ANNO I · N. 27. 4 LUGLIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, luglio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

REGIO DECRETO *21 maggio 1908, N. 281, col quale viene approvata la tariffa per viaggi con treni accelerati, omnibus e misti sulla tratta Roma-Civitavecchia e diramazione Ponte Galera-Fiumicino, e la estensione, alla tratta Nocera dei Pagani-Codola della tariffa attuata in via di esperimento sul tronco Salerno-Napoli con diramazione Torre Annunziata-Gragnano* (1).

VITTORIO EMANUELE III.
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, N. 429, e gli articoli 3, 4 e 6 della legge 9 giugno 1901, n. 220;

Udito il Consiglio Generale del Traffico,

Sentito il Consiglio dei Ministri,

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici, di concerto coi Ministri del Tesoro e dell'Agricoltura, Industria e Commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' approvata l'allegata (2) tariffa per i viaggi con treni accelerati, omnibus e misti da attuarsi sulla tratta Roma-Civitavecchia e diramazione Pontegalera-Fiumicino sotto il regime della precitata legge 9 giugno 1901, N. 220, ed in via di esperimento per un anno a datare dal 1° giugno 1908.

E' del pari approvata l'estensione alla tratta Nocera dei Pagani-Codola della tariffa dei viaggi con treni accelerati, omnibus e misti, già attuata in via di esperimento sul tronco Napoli-Salerno e diramazione Torre Annunziata-Gragnano, come dai RR. DD. 10 febbraio e 31 agosto 1907.

L'applicazione della detta tariffa sulla tratta Nocera dei Pagani-Codola sarà fatta per lo stesso periodo di esperimento

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, N. 145, del 22 giugno 1908

(2) L'allegato è contenuto nella 27ª appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti (edizione settembre 1900).

stabilito col R. Decreto 31 agosto 1907, e cioè fino al 30 settembre 1908.

Pei trasporti di viaggiatori, in base alle tariffe anzidette, sulle tratte Roma-Civitavecchia con diramazione Pontegalera-Fiumicino e Nocera dei Pagani-Codola, l'imposta erariale è stabilita nella misura del 2 %, e la sovratassa per gli Istituti di previdenza del personale ferroviario è fissata in ragione di L. 0,50 per ogni 100 lire di prodotto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
BERTOLINI
F. COCCO-ORTU
CARCANO

Visto: Il guardasigilli, ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 180.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 177-1908).

Col 1° luglio 1908 la Stazione di Saxon viene ammessa alla tariffa speciale a piccola velocità accelerata per il trasporto delle derrate alimentari a vagone completo, coll'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

	a 5 tonn.	*b* 10 tonn.
Saxon..... Iselle	1.91	1.69

Il nome di questa Stazione coi relativi prezzi sarà annotata a suo posto nella pag. 364 del 15° Supplemento alla Tariffa diretta Italo-Svizzera.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 181.

(SERVIZIO VII e X)

Custodia e tenuta dei veicoli in servizio.

1. — VEICOLI GIACENTI NELLE STAZIONI.

I veicoli giacenti nelle stazioni sui binari che sono alla diretta dipendenza del Movimento e Traffico, s'intendono in consegna al Capo Stazione o chi per esso, il quale dovrà provvedere perchè i medesimi, ed in particolare le carrozze, siano convenientemente sorvegliati onde non vengano danneggiati o manomessi, e perchè nessuno vi prenda ricovero o vi s'introduca, se non per esigenze di servizio.

Per nessun motivo, ai veicoli giacenti nelle stazioni, si devono togliere gli accessori, gli attrezzi e gli oggetti di corredo, senza giustificate esigenze di servizio, e senza che sia provvisto per l'applicazione delle prescritte etichette per constatazione delle mancanze.

I veicoli giacenti su binari assegnati esclusivamente a Servizi diversi dal Movimento e Traffico saranno in consegna ai Servizi stessi i quali dovranno di massima provvedere direttamente alla loro sorveglianza, salvo quanto venisse particolarmente stabilito specialmente per la custodia dei veicoli nelle ore notturne, per la migliore utilizzazione del personale.

2. — Tenuta dei veicoli nelle stazioni.

I veicoli giacenti nelle stazioni devono essere riuniti in gruppi o colonne tenendosi separate le vetture dai carri; quelli muniti di freno devono avere questo chiuso ed i veicoli estremi delle colonne devono essere fermati con stanghe o scarpe. Ogni ruota, assicurata con scarpe, deve averne due, una davanti l'altra di dietro, e conficcate a forza.

Sui binari, anche leggermente in pendenza, al primo veicolo di ciascuna colonna verso la discesa dovrà sempre essere applicata la staffa fermacarri.

L'uso di pietre, o di stanghe corte attraversanti una sola ruota di un asse, è da proscriversi perchè non presenta sufficiente garanzia.

Le carrozze, devono sempre essere conservate in perfetto ordine e di nulla mancanti, per cui, come si è già detto, anche gli oggetti di scorta e di corredo che trovansi nelle *salon* ed in alcune carrozze di tipo comune, dovranno essere lasciati al loro posto salvo che sia dato ordine di disporre diversamente. Solo gli accumulatori per l'illuminazione elettrica dovranno essere tolti, e così pure l'acqua dovrà essere scaricata dai serbatoi, ciò che in inverno è assolutamento necessario per evitare che si congeli avariando le condotte.

Tutte le carrozze, non escluse quelle che formano i treni normali, devono avere costantemente chiuse le porte e chiusi i finestrini e le tendine, i cappelli dei lumi e gli sportelli delle casse degli accumulatori.

Dovranno pure essere chiusi i rubinetti di testa delle con-

dotte pei freni continui mentre quelli pel riscaldamento a vapore dovranno essere aperti. Gli accoppiamenti flessibili pei freni continui, ed eventualmente i mezzi accoppiamenti fissi pel riscaldamento a vapore, dovranno essere fissati agli appositi tappi ciechi a catenella.

Alle carrozze *salon*, e alle altre giacenti sui binari difficilmente sorvegliabili, anche se in attesa di entrare nelle Officine o nelle Squadre di Rialzo per la riparazione, dovranno altresì assicurarsi le porte coi piombi della stazione, e se del caso, con catene e lucchetti speciali le cui chiavi saranno custodite dal Capo Stazione.

Nelle carrozze con passaggio di intercomunicazione, quando il medesimo non è unito, dovrà aversi cura che i mantici siano fissati cogli appositi catenacci ed in modo speciale che i ponticelli siano rialzati ed assicurati in tale posizione. Le carrozze dotate di copertone dovranno poi essere coperte col medesimo.

Le carrozze che vengono ritirate nella circolazione, per essere tenute di scorta, *ed in modo speciale le salon*, dovranno essere accuratamente visitate, riparate e pulite subito o poco dopo il loro ritiro.

Le visite e la pulizia dovranno essere ripetute periodicamente onde le carrozze si trovino sempre in condizione da poter entrare in servizio con conveniente sollecitudine.

Le vetture *salon*, quando non siavi nelle stazioni di deposito apposita rimessa, dovranno tenersi riunite in gruppo in un *unico binario*, scelto possibilmente in località ove possono essere meglio sorvegliate e dove restino riparate più che sia possibile dal fumo e dalla polvere, non esposte ad urti nè ad inutili frequenti manovre.

Per far fronte alla necessità di improvvisi aumenti nella composizione normale dei treni o di sostituire carrozze riconosciute guaste poco prima dell'ora di partenza, dovranno scegliersi, fra quelle di scorta, determinate carrozze da tenersi possibilmente separate dalle altre.

Per queste carrozze le visite e la pulizia periodica sopra prescritta dovranno essere eseguite con maggior frequenza, in modo che in pochi minuti possano essere messe in perfetto ordine per poter entrare in composizione ai treni.

Occorrendo od anche solo prevedendo la necessità di utilizzare carrozze di scorta, il Capo Stazione dovrà darne sempre

avviso, il più sollecitamente possibile, al personale interessato perchè le medesime vengano messe in ordine perfetto.

Per quanto riguarda i carri giacenti nella stazione, oltre all'osservanza delle norme generali di cui la prima parte del presente articolo, dovrà porsi attenzione che abbiano chiuse le porte e le ribalte in modo che non vi possa penetrare la pioggia o la neve, che le sponde dei carri aperti siano rialzate, i bilici e relativi stanti a posto, che siano chiuse le bocche di carico dei carri serbatoio, e che in genere si trovino al loro posto tutti gli oggetti che costituiscono parte o dotazione dei carri.

Per quanto riguarda il luogo ed il tempo in cui deve essere effettuata la manutenzione corrente e la pulizia dei veicoli giacenti nelle Stazioni, i competenti Uffici della Trazione e del Movimento dovranno prendere gli opportuni accordi perchè le operazioni stesse possano esser eseguite in modo conveniente.

I Verificatori che rilevassero guasti od ammanchi, nei veicoli giacenti nella stazione od in manovra, che potessero essere imputati ad agenti od a terzi e che non fossero già segnalati da etichette, oltre riferirne ai propri superiori diretti, secondo le istruzioni speciali, ne informeranno sollecitamente il Capo Stazione o il Gestore con mod. *G*-40, perchè questi possano, occorrendo, porvi pronto riparo e fare colla dovuta sollecitudine le pratiche per il risarcimento dei danni e per la punizione dei colpevoli, informandone la superiorità per gli ulteriori addebiti del caso.

3. — Veicoli in composizione ai treni.

I veicoli che fanno parte dei treni si ritengono come affidati ai Capi Conduttori, i quali sono perciò tenuti a rispondere dei guasti ed ammanchi che vi si verificano, quando questi non derivino da deperimento naturale, da forza maggiore o da colpa regolarmente accertata di altri agenti o dei viaggiatori.

Nelle stazioni in cui i treni hanno origine ed in quelle in cui hanno termine, nonchè nelle intermedie nelle quali si aggiungono o si tolgono veicoli, il Capo conduttore interessato procederà ad una visita in contradditorio col Verificatore per la constatazione delle avarie e degli ammanchi del materiale rotabile componente il treno e dei relativi accessori, e ciò allo scopo di bene stabilirne la responsabilità e indipendentemente

dalle verifiche di competenza del personale di scorta ai treni prescritte dal « Regolamento sulla circolazione dei treni » dalle « Istruzioni per il personale dei treni » e dalle altre disposizioni in vigore.

Per quanto riguarda l'interno dei compartimenti delle carrozze questa verifica, ai treni in arrivo, potrà essere fatta contemporaneamente, ma non prima di quella da eseguirsi dall'agente della stazione appositamente incaricato di ritirare glioggetti dimenticati dai viaggiatori.

I guasti e gli ammanchi riscontrati in tali constatazioni e che non figurassero già sulle etichette di cui fosse munito il veicolo o sul foglio di corsa del treno, dovranno essere registrati nei quadri all'uopo predisposti sul foglio stesso, specificando chiaramente quelli dovuti a deperimento naturale od a forza maggiore, e quelli occasionati da trascuratezza o da altre cause.

I veicoli avariati e già muniti di etichetta verranno fatti figurare sul foglio di corsa indicandone la serie, il numero e la proprietà, nonchè il genere di etichetta di cui sono muniti, la data e la località in cui venne applicata.

I Verificatori, accertato che le indicazioni relative ai guasti sono esattamente conformi a verità, apporranno in segno di conferma il bollo e la propria firma subito dopo le annotazioni fatte, e ciò faranno anche nel caso in cui non sianvi avarie di sorta.

Nelle stazioni in cui non vi siano Verificatori, gli accertamenti dei guasti in contradditorio col Capo Conduttore verranno fatti da un Agente incaricato dal Capo Stazione e, possibilmente, con l'intervento del Macchinista.

Accadendo poi che ai veicoli ritirati dai convogli nelle stazioni intermedie, i Verificatori o, in mancanza di questi, l'Agente della Stazione all'uopo delegato, non possano effettuare, per assoluta mancanza di tempo, le necessarie verifiche in contradditorio durante la sosta del convoglio dal quale i veicoli sono stati tolti, i guasti e gli ammanchi che eventuamente si accertassero dopo la partenza del treno, saranno telegrafati al Capo Conduttore del treno stesso alla stazione più prossima ove si ritenga che il telegramma possa raggiungerlo.

Quando, per essere i veicoli piombati, non sia possibile eseguirne la visita interna non appena arrivati, questa si ese-

guirà all'atto dello scarico, e le avarie constatate dovranno subito essere segnalate con mod. *G. 40* al Capo Stazione perchè possa fare le necessarie riserve verso chi di ragione.

Per le carrozze ed i compartimenti viaggianti fuori servizio regolarmente piombati dalla Stazione di partenza, la responsabilità del personale di scorta al treno, per quanto riguarda l'interno dei medesimi, sarà limitata all'incolumità dei piombi, sempre quando beninteso all'arrivo non si riscontino aperti i finestrini o rotte la lastre in modo da permettere il passaggio di una persona.

4. — Avvisi al personale di macchina per avarie avvenute in viaggio od in manovra.

Verificandosi a veicoli in manovra od in viaggio avarie provocate da urto, strappo o brusco arresto, il personale di manovra od il Capo Conduttore, dovrà sempre farne avvisato il Macchinista interessato.

5. — Stima delle avarie e degli ammanchi.

Occorrendo di valutare delle avarie o degli ammanchi per chiederne il risarcimento a viaggiatori, speditori ed in generale a terzi che ne siano responsabili, i Capistazione, quando non si tratti di prezzi già preventivamente stabiliti e noti, si rivolgeranno ai Verificatori, i quali procederanno alla stima, in relazione alle istruzioni speciali che possiedono al riguardo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 182.

(Servizio I).

Rivendita di libri e giornali nelle stazioni.

(Vedi Ordine Generale N. 16-1908)

Dalle « Norme pel servizio di rivendita libri e giornali nelle stazioni della Rete », approvate dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 19 giugno 1908, si stralciano gli articoli qui appresso riprodotti per opportuna conoscenza del personale interessato.

—

Art. 10.

Le librerie devono essere aperte al pubblico venti minuti prima della partenza del primo treno della giornata, e chiuse dopo la partenza dell'ultimo treno.

L'orario del personale delle librerie, e il turno di presenza del medesimo, sono stabiliti dal gerente, ed approvati dall'Amministrazione per modo che il servizio non venga a subire interruzioni, anche avuto riguardo alle disposizioni della legge sul riposo settimanale, se ed in quanto siano applicabili in materia.

—

Art. 14.

Gli incaricati delle rivendite giornali devono prestare servizio in stazione allo arrivo ed alla partenza di ciascun treno. Salvo circostanze speciali, essi hanno diritto ad otto ore di riposo continuato.

—

Art. 15.

I gerenti delle librerie e gli incaricati delle rivendite sono alla immediata dipendenza del Capo della rispettiva stazione; pel cui tramite essi comunicano cogli uffici competenti della Direzione compartimentale e della Direzione generale.

—

Art. 16.

I gerenti delle librerie e gli incaricati delle rivendite non possono esporre nelle loro mostre, nè vendere al pubblico, sia per conto proprio, sia per conto di terzi, altre pubblicazioni fuori di quelle loro fornite dall'Amministrazione.

Contravvenendo essi a tale obbligo, l'Amministrazione è in diritto di infliggere loro una penale commisurata alla entità della trasgressione; ed anche, in casi più gravi, o quando la irregolarità sia stata accertata per tre volte, di procedere al loro licenziamento.

L'applicazione della penale è fatta dal Capo del servizio I.

Il licenziamento è disposto dal Capo del Servizio I per gli incaricati delle rivendite e dal Direttore Generale pei gerenti delle librerie: i provvedimenti relativi non sono suscettibili di gravame.

—

Art. 19.

I gerenti delle librerie compilano per ogni quindicina, e cioè il 1° ed il 16 di ciascun mese, la distinta in doppio dei libri, giornali, riviste, pubblicazioni periodiche, guide, orari, cartoline, ecc. ricevuti nella quindicina precedente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, di quelli venduti al pubblico nel detto periodo e di quelli rimasti invenduti. Alla distinta in parola è allegato il conto dell'incasso lordo della quindicina, dell'ammontare della percentuale spettante al gerente e delle spese per le quali, per effetto delle presenti norme, gli sia dovuto il rimborso. La somma netta dovuta all'Amministrazione è dal gerente stesso versata nelle mani del Capo Stazione, insieme ad un esemplare della distinta, firmato dal gerente e vistato dal Capo stazione medesimo.

Parimenti gli incaricati delle rivendite di giornali, per ogni quindicina, compilano uguale distinta, un esemplare della quale consegnano al Capo stazione, versando nelle sue mani l'importo, al netto dalla quota ad essi spettante, delle copie vendute.

—

Art. 22.

Ogni quindicina i gerenti delle librerie e gl'incaricati delle rivendite effettuano la resa delle copie invendute. Per i periodici locali, la detta resa è fatta da essi alla scadenza della quindicina, direttamente alle rispettive Amministrazioni; per gli altri è fatto all'Ufficio rivendita, il quale ne cura ogni mese la restituzione alle amministrazioni fornitrici, a spese di queste ultime.

La resa della quindicina deve risultare dalla distinta di cui all'articolo 19.

Nei primi giorni di ogni mese, l'Ufficio rivendita liquida

il credito di ciascuna delle Amministrazioni predette in base all'importo delle copie vendute nel mese precedente.

—

Art. 24.

Ai gerenti librerie ed agli incaricati delle rivendite è rigorosamente proibito di tenere in custodia, nei locali destinati allo esercizio della rispettiva libreria o rivendita, bagagli o qualsiasi altro oggetto appartenente ad estranei, o comunque di tenere cose non pertinenti alla gestione dei libri e giornali.

—

Art. 25.

I commessi delle librerie e gli incaricati della rivendita giornali ai treni sono obbligati a portare in servizio un berretto speciale del tipo stabilito dall'Amministrazione.

Il personale delle librerie e rivendite deve, in servizio, vestire abiti decenti.

—

Art. 26.

Ai gerenti delle librerie ed agli incaricati delle rivendite dei giornali è fatto assoluto divieto di alterare in alcun modo i prezzi di vendita stabiliti dall'Amministrazione, e di promuovere artificiosamente la vendita dell'uno piottosto dell'altro libro giornale, ecc. La trasgressione a tale divieto sarà punita con multa, e, in caso di recidiva, anche col licenziamento, da disporsi secondo è prescritto dall'art. 16.

—

Art. 28.

I giornali, riviste, ed orari rimasti invenduti debbono essere restituiti all'Ufficio rivendita libri e giornali alla fine di ogni quindicina, dai gerenti ed incaricati delle rivendite, per mezzo del Capo della rispettiva stazione.

L'invio dei pacchi, diretti al suddetto Ufficio, è fatto in servizio, senza alcuna spesa da parte del mittente.

—

Art. 30.

Gli introiti ed i pagamenti della gestione « Rivendita libri e giornali » vanno effettuati e regolati come appresso:

Il capo stazione, riscontrato esatto l' importo della distinta di cui all'art. 19 e la corrispondenza di esso con la somma rimessagli indica sulla distinta stessa il numero dell'avviso d' introito mod. *B*-110, che deve tosto emettere, e dal quale stacca il tagliando di ricevuta che, debitamente completato, consegna al gerente della libreria o all' incaricato della rivendita, trattenendo detta distinta che invia all' Ufficio rivendita libri e giornali presso il Servizio Centrale I.

Le somme di cui si tratta sono da versarsi alla Cassa e da regolarsi dalle Ragionerie nei modi indicati al Capitolo XIII della Istruzione 2-1906, del Servizio Centrale II, portandole a credito del conto 79 della nomenclatura, « *spese e proventi della rivendita libri e giornali* ».

—

Art. 31.

Per il pagamento di quanto è dovuto alle Amministrazioni fornitrici di giornali, libri, ecc. l' Ufficio rivendita libri e giornali emette l'autorizzazione a pagare mod. *B*-95, da trasmettersi alle Ragionerie Compartimentali, quando il pagamento deve essere effettuato dalle Casse, colla distinta o resoconto delle somme dovute, da rimettersi alla parte.

Per le località ove non esiste Cassa, detto Ufficio si vale dell'autorizzazione a pagare mod. *B*-99 *a*) color camoscio (opportunamente modificata) sempre corredata dalla distinta o resoconto di cui sopra.

Le stazioni, le casse e le ragionerie si regolano rispettivamente nei modi indicati nell' Istruzione 2-1906 del Servizio Centrale II, e gli importi sono da contabilizzarsi, da parte delle ragionerie, a debito del succitato conto 79. Gli elenchi dei pagamenti dovranno trasmettersi al Servizio Centrale I « Ufficio rivendita libri e giornali ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 183.

(SERVIZIO IX)

Pubblicazione del nuovo
«Prontuario generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato.»

Con edizione 1° luglio 1908, viene pubblicato un nuovo volume intitolato *Prontuario generale delle distanze chilometriche della Rete dello Stato*, che sostituisce ed annulla l'*Elenco delle stazioni e libro-prontuario delle distanze chilometriche*, delle ex Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula (edizione 1901).

La nuova pubblicazione, che è stata resa più comoda e maneggevole in confronto alla precedente ed arricchita di diverse indicazioni, consta di quattro parti, ciascuna delle quali è preceduta da apposite avvertenze e norme.

La *prima parte* contiene l'Elenco delle stazioni, scali, fermate e case cantoniere della Rete dello Stato, compresa anche la linea in esercizio speciale *Cerignola Stazione-Cerignola Città*, coll' indicazione delle linee, delle Direzioni Compartimentali e delle Sezioni distaccate del Movimento e Traffico, delle Provincie, nonchè dei servizi e degli impianti fissi.

La *seconda parte* contiene le Tabelle polimetriche delle distanze in chilometri fra le predette stazioni, scali, fermate e case cantoniere, per la formazione delle distanze per le diverse relazioni sulla base delle stazioni di diramazione all'uopo fissate. Anzi, siccome nei prontuari dei quali sono in possesso le stazioni, le distanze sono indicate per la via più breve, si rammenta che le stazioni medesime dovranno valersi delle Tabelle polimetriche ogni qualvolta, a termini delle prescrizioni vigenti, debbano stabilire i prezzi e le tasse per una via diversa da quella più breve.

La *terza parte* comprende le Tavole di allacciamento, nelle quali sono esposte, coll'indicazione della via più breve sulla quale sono stabilite, le distanze chilometriche fra le stazioni di diramazione, da servire anche per facilitare la formazione delle distanze chilometriche fra stazioni non comprese nelle Tavole stesse.

Ad agevolare la ricerca e la formazione delle distanze, a mezzo delle citate Tavole di allacciamento, è stato compilato

uno speciale *indice*, dal quale si rileva il numero delle pagine in cui sono esposte le stazioni, con le relative distanze chilometriche.

La *quarta parte* è costituita da due distinti prospetti in cui sono esposte, coll'indicazione della via più breve sulla quale sono stabilite, le distanze chilometriche da tutte le stazioni continentali della Rete dello Stato ai transiti di Villa S. Giovanni e di Reggio Calabria Porto e da quelle del Compartimento di Palermo ai transiti stessi; i quali prospetti servono a formare, con la massima speditezza, le distanze dalle stazioni del Continente a quelle della Sicilia e viceversa.

Alla nuova pubblicazione è annessa anche una carta schematica che indica le circoscrizioni delle singole Direzioni Compartimentali e facilita la ricerca delle Tabelle polimetriche.

Il nuovo Prontuario verrà distribuito per uso di servizio a tutte le stazioni ed agenzie nell'occorrente numero di esemplari e sarà posto in vendita al pubblico al prezzo di L 2.50.

Le copie del corrispondente volume, edizione gennaio 1901, dovranno esser versate al Controllo Prodotti di Firenze od al Magazzino stampe di Palermo, a seconda che trattisi di stazioni della Rete continentale o di quella Sicula.

Ad alcune stazioni sarà dato in deposito per la vendita, un certo numero di esemplari del Prontuario di nuova edizione, restando però inteso che esse dovranno poi aver cura di chiedere man mano le forniture supplementari ritenute occorrenti, per essere sempre in grado di corrispondere alle domande di acquisto da parte del pubblico.

Tutte le altre stazioni della rete non fornite di deposito, dovranno accettare le anzidette domande di acquisto dei privati ed inoltrarle al Controllo Prodotti di Firenze se trattasi di stazioni del continente od a quello di Messina se trattasi di stazioni della Sicilia, seguendo le norme contenute nell'art. 36 della Istruzione N. 22-1907 del Servizio IX.

Il versamento degli esemplari invenduti della edizione gennaio 1901, che eventualmente si trovassero tuttora presso le stazioni, sarà pure da effettuarsi nei modi prescritti dalla citata Istruzione al predetto Controllo Prodotti di Firenze od a quello di Messina, secondo il caso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 184.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 153-1908)

A datare dal 1° luglio 1908 la stazione di Aulendorf è stata ammessa al carteggio diretto pei trasporti senza condizione di peso, da eseguirsi a grande ed a piccola velocità, coll'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa a grande velocità			Tariffa a piccola velocità			
		Classi			Classi			
		a	*b*	*c*	1	2	3	4
Aulendorf	Pino . .	11.71	11.14 11.58 (1)	10.00 10.32 (3)	5.80	5.62	5.46	5.62
	Chiasso.	12.94	12.27 12.70 (1)	11.13 11.55 (3)	6.31	6.09	5.93	6.09
	Peri . .	16.47	9.32	8.31	7.29	6.11	5.89	4.57

(1) Prezzo applicabile al pollame vivo.

(3) Prezzo applicabile soltanto ai pesci vivi ed al fregolo di pesce o avannotti.

Il nome della detta stazione sarà annotato nelle Tariffe generali a G. V. e P. V. (pag. 370 del 16° Supplemento alle tariffe dirette italo-germaniche) esponendo di contro, nelle rispettive colonne delle classi sopra citate, i relativi prezzi di trasporto.

Colla stessa data del 1° luglio 1908 vennero ammesse alla eccezionale N. 3 P. V. (Legnami) del Servizio Italo-Germanico, le seguenti due stazioni con l'applicazione dei prezzi per quintale qui sotto rispettivamente indicati:

		Tariffa eccezionale N. 3 Legname da costruzione		
		da e per l'Italia	per l'Italia	da
		d	e	
		5 tonn.	10 tonn.	10 tonn.
Hechingen	Pino	2.57	1.47	—
	Chiasso	2.79	1.61	—
	Peri	4.35	2.19	—
Hölzlebruck	Pino	2.33	1.35	—
	Chiasso	2.55	1,49	—
	Peri	4.41	2.23	—

I nomi delle suesposte stazioni coi relativi prezzi saranno da annotarsi nella detta eccezionale a pag. 516 della Tariffa diretta Italo-Germanica (16° Supplemento).

Nell'elenco delle Stazioni germaniche, pag. 318, alle indicazioni relative a Hölzlebruck saranno da sostituirsi le seguenti:

Bad	**Hölzlebruck** (7)	Neustadt i. Schw. (1)	422	467	628	—

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 185.

(SERVIZIO I)

Dirigenza del Compartimento di Milano.

Essendo il Capo Compartimento, signor Comm. Ing. Luigi **Barzanò,** stato collocato in aspettativa in seguito a sua domanda, con decorrenza dal 1° luglio 1908, il Consiglio d'Amministrazione ha approvato che a coprire il posto di Capo Compartimento a Milano sia destinato, dalla stessa data, il signor Comm. Ing. Luigi **Negri,** conservandogli temporaneamente le funzioni di Capo Compartimento anche per la Direzione Compartimentale di Venezia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 133.

(SEVIZIO I)

Funzionari delle Divisioni Compartimentali incaricati di ricevere e di stendere Contratti.

(Vedi Circolare N. 1-1908).

A datare dal 16 luglio 1908 il servizio dei contratti in ogni Direzione Compartimentale sarà assunto dalla Divisione del Mantenimento e Sorveglianza, e dalla stessa data la funzione di stendere e ricevere i contratti sarà affidata ai seguenti funzionari appartenenti, per ogni singolo Compartimento, alla detta Divisione:

pel Compartimento di Torino, all' Ispettore Capo, Cav. Avv. Luigi Zoppis;

pel Compartimento di Milano, all' Ispettore Capo Cav. Ludovico Fulcis;

pel Compartimento di Venezia, all' Ispettore signor Domenico Giusto;

pel Compartimento di Genova, all' Ispettore Geom. Riccardo Vannelli;

pel Compartimento di Firenze, all' Ispettore Principale, Avv. Camillo Calleri-Gamondi;

pel Compartimento di Roma, all' Ispettore Principale Cav. Ing. Carlo Erasmo Terzago;

pel Compartimento di Napoli, all' Ispettore Dott. Gaetano Pignone del Carretto;

pel Compartimento di Ancona, all' Ispettore Ing. Carlo Viola;

pel Compartimento di Palermo all' Ispettore Cav. Ingegnere Giuseppe Genuardi.

Pel Compartimento di Reggio Calabria, in attesa che la Direzione Compartimentale sia integralmente costituita, l' incarico di stendere e ricevere i contratti resta provvisoriamente affidato al delegato ai contratti del Compartimento di Napoli.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 134.

(Servizio VI)

Vestiario invernale.

(Vedi circolare N. 87 - 1908)

Tenuto presente che a norma dell'Ordine di Servizio N. 9 del 1907, nel prossimo ottobre deve cessare l'uso delle vecchie uniformi, ed allo scopo di assicurare una regolare somministrazione del vestiario invernale, si dispone che gli Uffici abbiano ad inviare ai sarti entro il mese di luglio le richieste B. 81 per tutti quegli agenti che avessero bisogno di abiti invernali.

Però interessando che sia data preferenza alla sollecita confezione delle giubbe categoria 33 per il personale dei treni, si pregano le Divisioni del Movimento e Traffico a provvedere che d'urgenza siano spedite ai sarti le richieste B. 81 per detti Agenti, compresi quelli che tutt'ora avessero la giacca categoria 7.

Nel trasmettere le richieste ai sarti si raccomanda di apporre con esattezza la data di spedizione, onde i Magazzini competenti abbiano modo di accertare i ritardi eventuali e liquidare le relative penalità a carico dei sarti.

Per norma dei richiedenti si avverte che i Magazzini somministrano due sole qualità di camiciuole di lana a maglia, una colorata a righe e l'altra bianca.

Gli addebiti relativi saranno fatti ai prezzi di costo che sono rispettivamente di circa L. 4,00 e L. 2,50.

La loro somministrazione può farsi anche agli avventizi in servizio continuativo, facendo loro le trattenute con le modalità stabilite dall'art. 13 del Regolamento vestiario.

Il vestito d'incerato (1ª, 2ª, e 3ª taglia) concesso con o senza contributo dell'Amministrazione dall'Art. 8° del Regolamento, si compone del cappello (costo circa L. 2), della giacca (costo circa L. 9)e dei pantaloni (costo circa L. 4,50) e la richiesta B. 82 può limitarsi anche ad un sol capo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 130.

(SERVIZIO VIII)

Concorso interprovinciale per le esercitazioni e manovre dei pompieri in Savona.

In occasione del concorso sovraindicato, al quale parteciperanno i Corpi dei pompieri appartenenti alle provincie della Liguria, Piemonte, Lombardia, Veneto Emilia, Toscana e isola di Sardegna, dovranno essere accordati, tanto pei viaggi dei componenti le squadre, quanto per la spedizioni del rispettivo materiale da pompiere, i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 5 al 16 agosto 1908.
Ritorno: dal 16 al 24 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 131.

(SERVIZIO VIII)

Esposizioni e concorsi in Piacenza.
(Vedi Circolare N. 105-1908)

Con riferimento alle disposizioni impartite con la Circolare N. 105-1908 si avverte che il Ministero delle Finanze ha accordato al Comitato delle esposizioni e festeggiamenti di Piacenza per l'inaugurazione del nuovo ponte sul Po, la temporanea importazione per le merci destinate alle esposizioni stesse, delegando per le operazioni relative la dogana di Milano.

In conseguenza di ciò, le riduzioni stabilite dalla Concessione speciale I, dovranno essere applicate anche per i trasporti destinati a Milano, semprechè trattisi di merci provenienti dall'estero, vincolate a dogana ed all'indirizzo del Comitato predetto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 132.

(Servizio VIII)

II Congresso dell'Associazione internazionale di chirurgia ed Esposizione del cancro in Bruxelles.

In occasione del Congresso ed Esposizione sovraindicati devono essere accordati, a favore dei Congressisti, i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo: *Andata* e *Ritorno*: dal 10 settembre al 10 ottobre 1908.

L'applicazione dei ribassi della Concessione speciale I si intende ammessa pei viaggi dei congressisti provenienti dall'Italia *in destinazione delle stazioni di transito internazionale e ritorno.*

Spedizioni degli oggetti.

Gli oggetti di ritorno dalla Esposizione del cancro, che sarà tenuta contemporaneamente al Congresso sovraindicato, saranno trasportati gratuitamente, sulle linee delle Ferrovie dello Stato, alle condizioni seguenti:

1° Le spedizioni dovranno effettuarsi con lettera di vettura internazionale diretta (Art. 3 delle disposizioni regolamentari, edizione 1° maggio 1904).

2° I trasporti dovranno seguire la stessa via percorsa nell'andata e potranno essere effettuati a piccola velocità od anche a grande, ma nel solo caso che in quest'ultimo modo siano stati inoltrati nell'andata.

3° Non sarà ammessa nessuna dichiarazione di valore nè di interesse alla riconsegna, restando la responsabilità della ferrovia limitata alla misura d'indennizzo fissata dalla disposizione complementare 2ª all'art. 3 delle sopracitate disposizioni regolamentari.

4° Gli oggetti non potranno essere spediti nel ritorno ad una stazione diversa da quella originaria di partenza.

5° Per fruire del trasporto gratuito al ritorno, è necessario che ciascuna spedizione sia accompagnata dalla lettera

di vettura rilasciata al destinatario nell'andata della merce, dalla quale risulti che il trasporto di andata fu fatto a tariffa generale, e da un certificato del Comitato dell'Esposizione, attestante che gli oggetti artistici rispediti figurarono nella medesima.

6° I detti documenti dovranno accompagnare gli oggetti fino alla stazione originaria da cui partirono od a quella dove è limitato il trasporto gratuito e non dovranno essere consegnati agli speditori, ma insieme alle lettere di vettura lettera o note di spedizione saranno inviati all'Ufficio Controllo (a Firenze a Torino, a seconda che i relativi trasporti siano stati effettuati od a grande od apiccola velocità) avvertendo che, trattandosi di arrivi a stazioni di Società che non accordano l'anzidetta facilitazione, i ripetuti documenti saranno trattenuti dalle stazioni in contatto con quelle Società ed inviati all'Ufficio Controllo di cui sopra.

7° I diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganâli e la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linea non esercitati dalle Ferrovie dello Stato debbono essere pagati integralmente.

8° Le stazioni italiane riscuoteranno quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che troveranno esposte sui documenti di trasporto, attenendosi, pel rimanente, alle prescrizioni risultanti dall'istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero, in data 10 ottobre 1901.

I termini di tempo per l'applicazione della facilitazione, decorreranno dall'apertura del Congresso e della Esposizione (21 settembre 1908) fino al 30 ottobre 1908.

Il Direttore Generale
R BIANCHI.

Circolare N. 135.

(SERVIZIO VIII)

Gare di nuoto a Passignano.

Pei viaggi dei partecipanti alle gare di nuoto sovraindicate, dovranno essere applicati i ribassi portati dalla Concessione

speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 7 al 12 luglio p. v.
Ritorno: dal 12 al 20 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 136.

(SERVIZIO VIII)

Convegno di associazioni di Pubblica Assistenza italiane in Savona.

Pei viaggi dei partecipanti al convegno sovraindicato, devono essere accordati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 12 al 19 luglio 1908.
Ritorno: dal 17 al 21 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 28. 11 LUGLIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell' Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, luglio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Regio Decreto *10 maggio 1908, N. 280, col quale sono approvate nel testo annesso, le norme per il riordinamento e pel funzionamento del Servizio legale dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 7 luglio 1907, n 429;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, d'accordo coi ministri dell'interno, delle finanze, del tesoro, di grazia, giustizia e culti, e delle poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Sono approvate nel testo annesso al presente decreto, e viste e sottoscritte d'ordine Nostro dal ministro proponente, le norme per il riordinamento e pel funzionamento del servizio legale dell'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo ossservare.

Dato a Roma, addì 10 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

Giolitti.
Bertolini.
Carcano.
Orlando.
Lacava
Schanzer.

Visto, *Il guardasigilli:* Orlando.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* N. 147, del 24 giugno 1908.

NORME

per il servizio legale delle ferrovie dello Stato approvate con R. decreto n. 280 del 10 maggio 1908

CAPO I.

(Art. 1-14).

Costituzione, competenza e attribuzioni del servizio legale e degli Uffici legali compartimentali.

Art. 1.

Il servizio legale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, è uno dei Servizi centrali della Direzione generale, ha la sua sede centrale in Roma presso la Direzione generale, ed ha altrettanti uffici dipendenti presso le singole sedi di compartimento.

Art. 2.

Al Servizio legale è preposto un avvocato col grado di capo servizio.

La organizzazione interna del Servizio centrale e degli Uffici legali compartimentali e la pianta organica del personale relativo, sono stabilite con le stesse norme fissate per tutti gli altri servizi dell'Amministrazione.

Art. 3.

Sono attribuzioni del servizio e degli Uffici legali ferroviari:

a) assumere dinanzi a qualsiasi giurisdizione (ordinaria, amministrativa o arbitrale) la rappresentanza e la difesa dell'Amministrazione ferroviaria anche per quanto s'attiene alle case economiche per i ferrovieri di cui alla legge 14 luglio 1907, n. 553, nonchè degli istituti di previdenza in tutti i giudizi at-

tivi e passivi per controversie dipendenti: dal contratto di trasporto - da contratti di lavori e forniture, ed in genere da atti e provvedimenti (quali gli appalti, le espropriazioni per pubblica utilità, le occupazioni temporanee) in quanto siano tutti relativi all'asercizio ferroviario - da danni patiti da terzi a causa dell'esercizio medesimo - da rapporti (diritti ed obblighi) d'ogni genere tra l'Amministrazione ed il personale ferroviario;

b) assumere altresì la rappresentanza e la difesa degli agenti ferroviari, che, essendo implicati in giudizi penali per fatti e cause di servizio, si rendano, meritevoli di assistenza;

c) delegare gli avvocati e procuratori iscritti negli appositi albi stabiliti dall'art. 80 della legge, per la rappresentanza e difesa dell'Amministrazione e degli Istituti di previdenza, ed ove occorra degli agenti ferroviari, nelle cause contemplate nei precedenti capi *a*) e *b*), che debbano trattarsi fuori della sede del servizio e degli Uffici, e non siano state ritenute a difesa diretta;

d) prestare agli uffici ed agenti interessati consiglio ed eventuale assistenza per l'accertamento e la denunzia delle contravvenzioni alla polizia ferroviaria, e vigilare sul corso delle conseguenti istruttorie;

e) esaminare, ed eventualmente preparare, a richiesta degli altri servizi ed uffici, schemi di contratti e di capitolati di oneri interessanti l'azienda ferroviaria;

f) esaminare i verbali delle inchieste amministrative ed annessi atti, riferentisi a danni alle persone; seguire le relative procedure penali, e prendere i provvedimenti del caso nell'interesse dell'Amministrazione, nei rapporti sia con l'autorità giudiziaria, sia colle parti lese;

g) dare i pareri e prestare in genere l'assistenza che alla Amministrazione ed agli Istituti di previdenza occorressero per la tutela dei propri diritti.

Art. 4.

Anche per quelle fra le cause contemplate nel comma *a*) del precedente art. 3, nelle quali per l'Amministrazione ferroviaria, od insieme ad essa, sia evocato in giudizio il ministro dei lavori pubblici, la rappresentanza e la difesa spettano uni-

camente al Servizio legale ferroviario, che prende, occorrendo, gli opportuni accordi con l'avvocatura erariale competente.

Tali accordi sono obbligatori quando l'avvocatura erariale debba concorrere nella difesa della causa in rappresentanza di altre Amministrazioni governative interessate.

Art. 5.

Il Servizio legale centrale presta la propria assistenza consultiva al direttore generale, a tutti i servizi costituiti presso la Direzione generale, o distaccati, ed agli Istituti di previdenza e corrisponde con la R. avvocatura erariale generale, per la trasmissione di atti, documenti e notizie riflettenti le controversie di competenza dell'avvocatura erariale.

Gli Uffici legali compartimentali prestano assistenza consultiva alle Direzioni compartimentali, ed ai vari uffici che le costituiscono o ne dipendono; corrispondono cogli uffici distrettuali della R. avvocatura erariale per la trasmissione di atti, documenti e notizie riflettenti le controversie di competenza di detti uffici distrettuali, e provvedono direttamente, entro i limiti del compartimento, a quanto, in materia di polizia ferroviaria, è disposto nel comma *d*) dal precedente art. 3.

Gli Uffici legali compartimentali interpellano, prima di dare i loro pareri, Il Servizio centrale ogni qualvolta nelle controversie sottoposte al loro esame si trovino impegnate questioni di massima precedentemente non risolute.

Art. 6.

Il Servizio legale centrale provvede alla rappresentanza e difesa diretta in tutti i gradi di giurisdizione, nelle liti attive e passive promossi in nome o in confronto del direttore generale, o dei rappresentanti legali degli Istituti di previdenza, innanzi ai collegi giudiziari o del Contenzioso amministrativo o arbitrali, che hanno sede in Roma. A giudizio del capo servizio alcune di queste cause possono, in uno o più gradi di giurisdizione, essere affidate per la trattazione diretta all'Ufficio legale compartimentale di Roma.

Le cause attive o passive promosse in confronto del direttore generale o dei rappresentanti degli istituti di previdenza

avanti autorità giudiziarie, amministrative o arbitrali non aventi sede in Roma, vengono, di regola, affidate per la trattazione diretta o delegata agli Uffici legali compartimentali entro la cui circoscrizione si trovano le autorità adite, salvo casi nei quali il Servizio stimi opportuno riservarne la trattazione al Servizio centrale.

Di tutte le altre cause promosse in confronto dei funzionari rappresentanti l'Amministrazione a termini dell'art. 12, n. 1 della legge, o in confronto dei capi stazione a sensi dell'articolo 872 del Codice di commercio, la difesa diretta o delegata spetta ai singoli Uffici legali compartimentali, nella cui circoscrizione risiedano le autorità adite.

Art. 7.

Salva diversa disposizione del capo servizio, ciascun Ufficio conserva la difesa diretta, o vigila alla difesa delegata, di ogni causa attribuita in origine alla sua competenza, in tutti i successivi gradi di giurisdizione ed anche fuori della propria circoscrizione. In tal caso, però, la rappresentanza dell'amministrazione spetta all'Ufficio competente per ragioni di territorio.

Resta ferma tuttavia la competenza speciale del Servizio centrale, come al primo comma del precedente art. 6, per le liti che, dovunque iniziate, siano portate successivamente dinanzi le sedi giudiziarie di Roma.

Art. 8.

Per liti di eccezionali gravità il patrocinio dell'amministrazione e degli Istituti di previdenza, o degli agenti contemplati nel comma *b*) del precedente art 3, può, su motivata proposta del Consiglio di Amministrazione, ed inteso, ove occorra il Capo del Servizio legale, essere affidato dal ministro dei lavori pubblici ad avvocati del libero foro (esclusi i membri del Parlamento), non iscritti negli albi previsti dall'art. 80 della legge, o iscritti per sede diversa da quella in cui vertono dette liti.

Quando alcuna di questi liti si agiti innanzi ad una qualsiasi giurisdizione (ordinaria, amministrativa od arbitrale) nelle

città che sono sedi del Servizio o degli Uffici legali, la rappresentanza dell'Amministrazione, o degli Istituti di previdenza spetta al personale di ruolo del Servizio o degli Uffici medesimi, il quale personale, in quanto occorre, coopera pure alla difesa.

Art. 9.

I Servizi e gli Uffici dell'Amministrazione e gli Istituti di previdenza per le consultazioni loro occorrenti e per la difesa delle cause interessanti le rispettive aziende non possono ricorrere che al Servizio o agli Uffici legali, ai quali spetta provvedere tanto alla difesa *diretta* che a quella *delegata*.

Art 10.

Il personale del Servizio e degli Uffici legali, si compone di avvocati e procuratori, e di agenti amministrativi.

Le attribuzioni delle due qualità di avvocato e procuratore sono quelle stabilite dalla legge 8 giugno 1874, n. 1938 e dal relativo regolamento.

Ciascun dirigente di Ufficio potrà, secondo le esigenze del servizio e degli affari, far compiere indistintamente le dette attribuzioni al personale dipendente.

I funzionari muniti della sola abilitazione allo esercizio di procuratore non possono, però, essere adibiti alle funzioni di avvocato se non ne conseguano l'abilitazione, o per esame come all'art. 8 della legge anzidetta o per maturato sessennio di esercizio di procuratore, ai termini dell'art. 9 n. 3 della legge medesima, computandosi nei sei anni anche quelli precedenti l'assunzione in servizio, sempreché, in questo secondo caso, essi abbiano dimostrata per le funzioni di avvocato la necessaria attitudine, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione.

Ciascun avvocato o procuratore è personalmente responsabile dell'osservanza dei termini e del buon andamento delle cause affidategli.

Art. 11.

Tutti i concorsi previsti dall'art. 81, secondo e quarto comma della legge per le nuove assunzioni di personale sono effettuati per titoli e per esami.

Essi hanno luogo in Roma e sono banditi, mediante apposito avviso, colle modalità che verranno stabilite volta per volta dal Consiglio di Amministrazione.

L'avviso di concorso viene pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e comunicato direttamente a tutti i Consigli dell'ordine degli avvocati e di disciplina dei procuratori presso le Corti d'appello ed i tribunali del Regno.

Art. 12.

In corrispondenza dei primi sette gradi della tabella graduatoria organica, annessa al regolamento approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, sono attribuite al personale del Servizio legale, per l'esercizio delle sue funzioni professionali le qualifiche stabilite nella tabella *B* allegata alle presenti norme.

Art. 13.

Il capo servizio, nei limiti della competenza fissata per tutti i capi degli altri servizi, ed ove occorra, per delega del direttore generale, oltre a compiere le altre attribuzioni deferitegli colle presenti norme:

a) sorveglia alla disciplina degli uffici dipendenti, e invigila l'andamento del servizio;

b) sovraintende alla trattazione degli affari contenziosi e consultivi con istruzioni e speciali norme direttive;

c) esegue, se nei limiti della propria competenza, o in caso diverso propone all'approvazione del direttore generale o del Consiglio di Amministrazione, la liquidazione degli onorari dovuti agli avvocati del libero Foro, incaricati in qualunqne sede del patrocinio delle cause di cui all'art. 8 delle presenti norme;

d) sottoscrive, previa autorizzazione del Direttore generale o del Consiglio d'amministrazione, secondo la rispettiva competenza, le rinuncie agli atti del giudizio ed ai ricorsi in Cassazione ed al Consiglio di Stato 4ª e 5ª sezione;

e) predispone, nei casi di conflitto positivo o negativo sulla competenza, previsti dall'art. 79 della legge, fra gli Uffici

legali ferroviari e le RR. avvocature erariali, la memoria informativa per i ministri dei lavori pubblici e del tesoro;

f) fornisce al Direttore generale gli elementi per dare al Consiglio di amministrazione, sull'andamento delle cause trattate dal servizio, le informazioni previste dall'art. 6, n. 6, capoverso, della legge;

g) presenta pel Consiglio di amministrazione, o pel Direttore generale, a seconda della rispettiva competenza, motivate proposte o pareri per la istituzione di liti attive, per la costituzione di parte civile dell'Amministrazione in giudizi penali, nei quali essa sia denunciante, querelante, parte lesa o danneggiata; o per la stipulazione di transazioni eccedenti i limiti della competenza del servizio;

h) promuove dal Direttore generale l'autorizzazione a sollevare il conflitto di attribuzione per regolamento di competenza, previsto dalla legge 31 marzo 1877, n. 5767, mediante decreto prefettizio.

Art. 14.

I capi degli Uffici legali compartimentali, oltre a compiere le altre attribuzioni ad essi specialmente demandate colle presenti norme:

a) riferiscono al Servizio centrale pei casi nei quali sembri opportuno provocare la facoltà di ricorrere ad avvocati del libero Foro, di che all'art. 8 delle presenti norme;

b) informano sollecitamente il Servizio centrale dell'inizio delle cause passive di valore superiore alle 10,000 lire, inviando copia dei relativi atti introduttivi, e trasmettono al fine di ogni mese le notizie necessarie al Capo servizio per la preparazione delle informazioni contemplate al § *f* del precedente articolo 13;

c) riferiscono al Servizio centrale sopra cause di speciale importanza economica, o involgenti gravi questioni di massima non precedentemente risolute;

d) interpellano il Servizio centrale prima di promuovere atti gravami, opposizioni e ricorsi eccedenti la competenza per essi fissata con altre norme interne o speciali ordini di servizio;

e) trasmettono al capo del servizio motivate proposte per

la sollevazione del conflitto di attribuzione, di cui al § *h* del precedente articolo;

f) sottoscrivono, sentito il Servizio centrale, per la necessaria autorizzazione preventiva da parte del Direttore generale o del Consiglio di amministrazione di che al precedente articolo, le rinuncie agli atti del giudizio ed ai ricorsi in Cassazione;

g) provvedono, infine, a tutto ciò che possa riguardare il Servizio legale e il suo funzionamento nei limiti delle singole circoscrizioni e rispettive competenze.

Capo II.

(Art. 15-22).

Rappresentanza in giudizio — Trattazione delle liti — Rapporti del Servizio e degli Uffici legali con gli altri Servizi ed Uffici dell'Amministrazione.

Art. 15.

I funzionari del Servizio e degli Uffici legali ferroviari, non sono iscritti nell'albo degli avvocati e procurateri e non hanno bisogno di speciale mandato per rappresentare e difendere in giudizio l'Amministrazione e gli Istituti di previdenza, comunque citati, anche se irritualmente in persona di chi non ne abbia la legale rappresentanza, nè per sottoscrivere i ricorsi alla Cassazione o al Consiglio di Stato, prodotti nel loro interesse.

Pei difensori delegati basta l'esibizione del mandato loro rilasciato del capo dell'Ufficio legale compartimentale giusta il successivo art. 36.

Il capo del Servizio e i capi degli Uffici legali compartimentali non hanno bisogno di speciale mandato per le rinuncie agli atti del giudizio ed ai ricorsi alla Cassazione o al Consiglio di Stato, di cui agli articoli **13** e **14** delle presenti norme.

Art. 16.

Innanzi le preture e gli uffici di conciliazione la rappresentanza legale per la difesa dell'Amministrazione può essere delegata ai capi stazione, o ad altri agenti amministrativi fer-

roviari, i quali debbono essere muniti all'uopo di mandato generale, o speciale a norma dell'art. 156 del Codice di procedura civile, da rilasciarsi dal capo dell'Ufficio legale.

Art. 17.

Le liti interessanti le ferrovie dello Stato e gli Istituti di previdenza sono trattate, sia a difesa diretta che delegata, con le norme in vigore per quelle di ogni altra Amministrazione dello Stato.

Le tasse di bollo e di registro sugli atti e documenti da prodursi all'autorità giudiziaria sono prenotate a debito nei campioni delle competenti cancellerie.

Sulla richiesta del Servizio, degli Uffici legali o dei difensori delegati, gli uffici di registro e bollo appongono le formalità della registrazione a debito su qualunque documento da prodursi in giudizio, o di cui si debba far uso nell'interesse delle ferrovie dello Stato e degli Istituti di previdenza.

Gli uffici pubblici, sulla richiesta del Servizio e degli Uffici legali, rilasciano, parimenti a debito, e su carta semplice, copia di qualunque atto o documento da essi conservato o redatto.

Le copie stesse sono rilasciate munite delle prescritte formalità legali, ogni qualvolta debba farsene uso in giudizio.

Le spese di trasferta agli ufficiali giudiziari, gli onorari le indennità ai periti e le altre consimili spese eventualmente anticipate dagli uffici demaniali per conto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sono da questa rimborsate in base ad ordinativi mensili muniti dei prescritti elenchi, emessi dalle competenti Intendenze di finanza.

Art. 18.

Quando i Servizi o gli Uffici dell'amministrazione e i Comitati degli Istituti di Previdenza credono di dovere procedere o resistere ad una lite, ne fanno motivata e documentata proposta al Servizio legale centrale o agli Uffici legali compartimentali, secondo la rispettiva competenza.

Art 19.

Le liti attive, quando il valore dell'oggetto controverso superi le L. 10,000, non possono essere istituite se non previa

autorizzazione del Consiglio d'amministrazione; quelle di valore inferiore alle 10,000 lire, ma superiore alla competenza pretoriale, sono autorizzate dal direttore generale; quelle comprese nella competenza del pretore e dell'ufficio di conciliazione sono autorizzate, per delega del direttore generale, dal capo del Servizio legale.

Art. 20.

Gli atti di qualunque specie e comunque intimati al direttore generale ed ai presidenti dei Comitati di amministrazione degli Istituti di previdenza, o irritualmente per essi ad altri funzionari, sono immediatamente passati al Servizio legale centrale, il quale, trattenendo quelli di sua competenza, trasmette subito agli altri gli uffici della R. avvocatura erariale, o agli Uffici legali compartimentali, secondo le rispettive competenze.

Gli atti, invece, di qualunque specie e comunque intimati ai funzionari del compartimento ed ai capi stazione, sono, senza indugio, inviati agli Uffici legali del rispettivo compartimento, i quali trattengono quelli di loro competenza e trasmettono subito gli altri al Servizio centrale o agli uffici della R. avvocatura erariale, secondo le competenze.

I funzionari e gli uffici dell'amministrazione, nell'inviare detti atti, debbono accompagnarli con apposita nota, informativa che metta in grado l'Ufficio legale di adottare ogni eventuale provvedimento di urgenza.

Art. 21.

In caso di divergenza coll'Ufficio legale compartimentale, i Servizi e gli Uffici possono promuoverne la risoluzione dal Servizio legale centrale.

Art. 22.

I servizi e gli Uffici dell'Amministrazione ferroviaria corrispondono coi delegati solo per mezzo dell'Ufficio legale competente, salvo i casi di assoluta urgenza.

CAPO III.

(Art. 23-35).

Prima formazione e conservazione degli albi dei delegati ferroviari. — Motivi di decadenza e radiazione.

Art. 23.

Per ciascun compartimento è istituita, a sensi e per gli effetti del 3°, 4° e 5° comma dell'art. 80 della legge, una Commissione chiamata a dar parere sulla formazione e revisione dell'albo dei difensori delegati dall'Amministrazione ferroviaria per le liti dinanzi le diverse autorità aventi giurisdizione nella circoscrizione del compartimento, escluse quelle risiedenti nella stessa città ove ha sede l'Ufficio legale.

Questa Commissione è composta del primo presidente della Corte d'appello, che la presiede, del procuratore generale della stessa Corte, e del R. avvocato erariale distrettuale, del presidente del Consiglio dell'ordine degli avvocati, e del capo dell'Ufficio legale ferroviario del Compartimento.

Per le Direzioni compartimentali residenti in città che non siano pure sedi di Corti d'appello o di uffici distrettuali della avvocatura erariale, la Commissione è composta del primo presidente e del procuratore generale della Corte d'appello nella cui giurisdizione è compresa la sede del compartimento, e dell'avvocato erariale distrettuale da cui dipende la sede stessa. Quando tale eventualità si verifichi nella giurisdizione distrettuale dell'Avvocatura erariale di Roma, può per l'avvocato generale intervenire nella Commissione un suo delegato.

Art. 24.

La Commissione si riunisce su richiesta del capo dell'Ufficio legale ferroviario e dietro invito del presidente, nel luogo e giorno da questi fissati.

Fatta eccezione per il capo dell'Ufficio legale, gli altri componenti la Commissione hanno diritto per ciascuna riunione cui intervengono ad un compenso giornaliero, o medaglia di presenza, di L. 20, che viene loro corrisposto dall'Amministrazione ferroviaria.

A quelli, poi, fra gli stessi componenti la Commissione (escluso sempre il capo dell'ufficio legale) i quali per intervenire alle sedute, dovessero trasferirsi dalle rispettive loro residenze d'Ufficio, è inoltre rilasciato un biglietto per viaggio in servizio di andata e ritorno in prima classe e, durante l'assenza, è assegnata una diaria di L. 15.

Art. 25.

Per la primo formazione degli albi riguardanti i singoli compartimenti, i dirigenti degli Uffici compartimentali dovranno provocare la riunione delle Commissioni contemplate nei precedenti articoli.

Ciascuna Commissione, tenuti presenti i bisogni del servizio, indicherà innanzi tutto il numero dei delegati che, a suo avviso, dovrebbe essere fissato per ciascuna sede di collegi giudiziari o amministrativi ed eventualmente delle preture comprese nella circoscrizione del compartimento.

Quindi, in relazione al numero come sopra indicato, assunte tutte le informazioni che riterrà opportune, e valutati i titoli esibiti, designerà quali fra gli attuali avvocati delegati ferroviari o delegati erariali ritenga, a suo giudizio, idonei al patrocinio delle liti ferroviarie, e perciò meritevoli della iscrizione nell'albo.

Qualora i riconosciuti meritevoli fossero in numero eccedente quello indicato per ciascuna sede, la Commissione li designerà secondo una graduatoria.

Art. 26.

Le deliberazioni della Commissione verranno, con le eventuali motivazioni e graduatorie, e con i titoli e documenti presi in esame, trasmesso al capo del servizio legale, il quale dopo averle, occorrendo, coordinate con quelle riguardanti gli altri compartimenti, le rimetterà con le sue osservazioni al direttore generale, che le presenterà al Consiglio di amministrazione per l'approvazione di cui al citato comma 3° dell'art. 80 della legge.

Ottenuta l'approvazione il capo del servizio legale ne informerà gli uffici dipendenti e contemporaneamente, insieme alla lettera di nomina, trasmetterà a ciascuno dei prescelti, perchè

la restituisca firmata, la dichiarazione di accettazione della nomina e degli obblighi tutti previsti dalle presenti norme pei difensori delegati.

A cura del servizio legale centrale saranno poi compilati e distribuiti ai vari uffici l'albo generale di tutti i delegati prescelti, distinti per ordine alfabetico e per sedi e tanti albi speciali pei delegati prescelti in ciascun compartimento.

Questi ultimi albi speciali saranno, a cura dei capi dei rispettivi Uffici legali comunicati a tutti i capi dei collegi giudiziari e delle cancellerie compresi nel compartimento, alle R. Prefetture, alle Intendenze di finanza, alle Direzioni provinciali delle poste e telégrafi ed al capo compartimento, che li parteciperanno ai dipendenti uffici.

Art. 27.

Qualora nella prima formazione dell'albo di cui ai precedenti articoli, o in progresso di tempo, risultino vacanze nei posti di delegati ferroviari, l'Amministrazione ne dà pubblica notizia mediante avviso da comunicarsi ai Consigli dell'ordine degli avvocati e di disciplina dei procuratori presso le Corti di appello e presso i tribunali nelle cui giurisdizioni si trovano rispettivamente comprese le località nelle quali occorre provvedere alle vacanze, acciò ne curino l'affissione.

L'avviso indica il termine entro il quale gli aspiranti devranno far pervenire al capo dell'ufficio legale competente la relativa domanda stesa in carta da bollo e corredata dei titoli posseduti.

Art. 28.

Nelle città che sono sedi di Corte di appello o di tribunale, possono aspirare alla nomina di delegati ferroviari soltanto quei liberi professionisti i quali, da non meno di due anni siano rispettivamente inscritti nell'albo degli avvocati e procuratori, ed abbiano effettivamente esercitata la rispettiva professione.

Art. 29.

Spirato il termine fissato nell'avviso, di cui al precedente art. 27, il capo dell'Ufficio legale provoca dal presidente la con-

vocazione della Commissione, e questa, tenute presenti le domande e i relativi titoli, ed assunte le opportune informazioni emette il proprio parere, designando gli aspiranti idonei, procedendo, in quanto occorra, ad opportuna graduatoria, come all'ultima parte dell'art. 25. A parità di merito, è titolo di preferenza la qualità di delegato erariale, di cui sia già rivestito alcuno degli aspiranti.

Per tutto il resto si procede nei modi e termini stabiliti dall'art. 26.

Art. 30.

All'avvocato o procuratore iscritto nell'albo dei difensori ferroviari delegati, e fatto divieto di assumere il patrocinio di liti contro qualunque Amministrazione dello Stato. Il divieto non si estende alle liti nelle quali siano personalmente e direttamente interessati, il delegato medesimo o i suoi genitori, i figli, i fratelli o la moglie.

Qualunque infrazione constatata a tale divieto importa di per sè la decadenza dall'iscrizione nell'albo. La radiazione su motivata proposta del capo del Servizio centrale indirizzata al direttore generale, sentito l'interessato, è pronunziata dal Consiglio di amministrazione con provvedimento non suscettibile di reclamo.

Art. 31.

Nello stesso modo, e con provvedimento del Consiglio di amministrazione, non suscettibile di reclamo, sono anche radiati dall'albo i delegati che si dimostrino negligenti nell'adempimento degli incarichi ricevuti, o siano comunque incorsi in una condizione ritenuta incompatibile coll'esercizio del loro mandato.

Art. 32.

Dell'avvenuta radiazione viene data immediata notizia alle autorità ed agli uffici mentovati nel precedente art. 26 ultimo comma, limitatamente alla circoscrizione entro cui il delegato decaduto esercitava le sue funzioni.

Il delegato radiato dall'albo non può più esservi iscritto.

Art. 33.

Il delegato incaricato della rappresentanza e della difesa dell'Amministrazione in uno o più giudizi non può farsi sostituire da altri nell'adempimento dell'avuto incarico.

Solo nel caso di sopravvenuto impedimento, del quale deve dare immediato avviso all'Ufficio legale, può farsi momentaneamente surrogare da un altro dei delegati inscritti nell'albo.

Art. 34.

Il delegato che per oltre un mese abbia ad assentarsi dalla sua residenza, deve avvisarne in tempo utile l'Ufficio legale da cui dipende, perchè sia provveduto alla sua sostituzione temporanea.

La competenza delle prestazioni occorse durante la sostituzione sono accreditate, ed a suo tempo pagate, al delegato chiamato in sostituzione.

Art. 35.

Quando nella località in cui occorra provvedere senza indugio alla rappresentanza o difesa delegata non esistano, o si trovino assolutamente impediti, delegati inscritti nell'albo, il capo dell'Ufficio legale competente, previa autorizzazione del capo servizio, può incaricare un libero esercente non iscritto nell'albo, munendolo di delega speciale.

Questi incarichi o deleghe speciali sono di regola limitati al solo stadio della lite, in occasione del quale furono conferiti, e non possono essere confermati nei successivi stadi, salvochè permangono le ragioni che originariamente li motivarono. Non danno, poi, comunque, diritto a priorità, pel caso di eventuale concorso a delegati ferroviari per la stessa o per altra località.

Capo IV.

(Art. 36-41).

Attivazione ed esplicazione della rappresentanza di difesa delegata — Rapporti dei delegati con gli Uffici legali e con gli altri Uffici dell'Amministrazione.

Art. 36.

Il capo servizio, per le cause trattate dal Servizio centrale fuori di Roma, ed i capi degli uffici compartimentali, per le cause vertenti dinanzi autorità fuori della loro sede, delegano, caso per caso, tenendo conto, ove occorra, delle relative attitudini e di una equa distribuzione degli incarichi, uno degli avvocati o procuratori inscritti nell'albo, per la rappresentanza o per la difesa (o per l'una e l'altra insieme) dell'Amministrazione o degli Istituti di previdenza, munendolo di un mandato speciale secondo il modulo *A*, allegato alle presenti norme.

Art. 37.

Il delegato oltre ad accusare immediatamente ricezione dell'incarico affidatogli, deve in seguito tenere informato l' Ufficio delegante di ogni emergenza od incidente della causa. Quando creda di dover promuovere incidenti, salvo casi di assoluta urgenza, provoca preventivamente dal detto Ufficio le relative adesioni.

Risponde della regolarità del procedimento, come di ogni pregiudizio per decorrenza di termini a comparire o a produrre gravami, a cui deve provvedere immediatamente nei casi urgenti per semplice misura di cautela e senza attendere l' autorizzazione.

Art. 38.

Il delegato partecipa all'Ufficio delegante l'esito del giudizio comunicando il *dispositivo* di ogni sentenza preparatoria o definitiva pronunciata, e fa le proposte che crede del caso circa l'accettazione o meno della sentenza, che trasmette nel minor

tempo possibile in copia integrale, astenendo dal notificarla o dal dar corso alla liquidazione giudiziale delle competenze di patrocinio contro la parte soccombente, senza esservi autorizzato dal detto Ufficio.

Quando vi sia autorizzato, procede a tali atti e comunica senza ritardo all'Ufficio stesso, i gravami e le opposizioni che gli fossero notificati, unendovi il fascicolo delle produzioni giudiziali.

Art. 39.

L'avvocato o procuratore delegato, ad incarico esaurito, compila, attenendosi alle vigenti tariffe, la parcella in doppio delle sue competenze e la invia cogli atti all' Ufficio delegante che la liquida.

Contro la liquidazione eseguita da un Ufficio legale compartimentale il delegato può reclamare al capo del Servizio, con ricorso motivato, che l' Ufficio compartimentale è tenuto ad inoltrare, accompagnandolo con le proprie deduzioni.

Il capo del Servizio decide con effetto definitivo.

Quando per l'importanza e difficoltà della causa l'Ufficio legale reputi che la liquidazione dell'onorario di avvocato debba eccedere le L. 500 in primo grado e le L. 1000 nei gradi successivi, esso deve sottoporre tale liquidazione all'approvazione preventiva del Servizio centrale.

Art. 40.

Ai difensori delegati inscritti nell'albo, e che per incarico speciale debbano assentarsi dalla propria residenza per l'istruzione delle cause, viene corrisposta l' indennità di L. 15 per ogni giorno di assenza.

Essi hanno inoltre diritto, semprechè non sieno muniti di biglietto di servizio, all'indennità di trasferta ragguagliata, per i viaggi in ferrovia o sui piroscafi, all' importo di un biglietto di 1ª classe. Per i viaggi fatti con altri mezzi, hanno diritto al rimborso della spesa effettivamente incontrata.

Art. 41.

Il delegato non può in alcun caso liquidare giudizialmente,

anche nell' ipotesi ed a seguito della sua radiazione dall' albo, le proprie competenze contro l'Amministrazione.

Non può neppure riscuotere quelle liquidate nei modi ordinari a carico delle controparti soccombenti, tranne che vi sia stato autorizzato dall' Ufficio delegante.

Capo V.

(Art. 42-51).

Esazione e ripartizione delle competenze ripetibili dalle controparti.

Art. 42.

Il funzionario che ha rappresentata l'amministrazione nella lite per la quale si fa luogo a ripetizioni delle competenze dalle controparti, provvede a tutti gli atti necessari per la liquidazione fino a che questa divenga esecutiva.

Quindi il Servizio, o l'Ufficio cui il funzionario appartiene, cura direttamente la effettiva riscossione delle dette competenze, annotandole in apposito registro e rilasciandone quietanza, che per la sua validità, deve portare il visto del capo del servizio o dell'ufficio, o di chi per essi.

Le somme riscosse vengono mensilmente versate nelle Casse dell'Amministrazione ed imputate ad apposito articolo di entrata e di uscita del bilancio delle ferrovie dello Stato.

Art. 43.

Quando le controparti soccombenti richiedano di procedere alla liquidazione bonaria delle competenze dovute, le trattative sono condotte dal funzionario incaricato della liquidazione, ma gli accordi non divengono esecutivi che con l'approvazione del capo del servizio e dell'ufficio, secondo i casi.

Art. 44.

Il servizio e gli uffici legali riscuotono, insieme alle competenze loro devolute, le spese eventualmente anticipate dall'Ammi-

nistrazione ferroviaria, non prenotate e debito, e le versano senza indugio nelle Casse dell'Amministrazione stessa.

Art. 45.

La ripartizione delle competenze viene eseguita separatamente dal servizio e da ciascun ufficio al 31 dicembre di ogni anno.

Negli stati annuali delle somme da ripartirsi, non sono comprese che quelle riferentisi a sentenze passate in giudicato; mentre le somme eventualmente riscosse in base a sentenze impugnate o impugnabili con gravami ordinari o straordinari, sono tenute in sospeso per essere restituite agli interessati in caso di loro vittoria finale, o per essere comprese nello stato di ripartizione di quell'anno nel quale la sentenza diverrà irretrattabile.

A tal uopo nel rendiconto annuale delle somme ripartibili deve risultare, per ciascuna partita, il titolo che ne giustifica la ripartizione.

Art 46.

La somma ripartibile a tenore del precedente art. 45 si divide in due parti uguali, sull'una delle quali tutti i funzionari legali concorrono per capi o quote fisse, e sull'altra concorrono in ragione dello stipendio o per *quota proporzionale*. La base di questa ripartizione proporzionale è per tutti i funzionari lo stipendio minimo del grado a ciascuno attribuito, col limite in ogni caso, di L. 8000.

Il funzionario di nuova nomina concorre solo per la quota fissa alla prima ripartizione cui partecipa dopo la sua assunzione in servizio.

L'eventuale promozione di grado conseguita dal funzionario nel corso dell'anno, è tenuta a calcolo per la quota proporzionale solo quando siasi verificata contro il primo semestre.

Art. 47.

Il funzionario tramutato nel corso dell'anno ad altro Ufficio legale, concorre alla ripartizione dell'ufficio presso cui ha prestato servizio per la maggior parte dell'anno medesimo.

Il funzionario trasferito invece ad altro servizio ferroviario o dimissionario, non concorre alla ripartizione dell'anno in corso se il trasferimento o la dimissione siano avvenuti durante il primo semestre.

Art. 48.

Il funzionario destituito od esonerato a sensi dei paragrafi *c*), *d*), *e*), *f*) dell'art. 30 del vigente regolamento sul personale ferroviario, perde ogni diritto alla ripartiziòne dei compensi nell'anno nel quale ha effetto il provvedimento.

Art. 49.

Il funzionario che durante l'anno è collocato a riposo o in disponibilità, o in aspettativa per ragioni di interesse privato o di famiglia, o che ottiene un congedo straordinario eccedente i 30 giorni, partecipa al riparto in ragione proporzionale al tempo pel quale ha prestato servizio effettivo.

Quando, peraltro, il congedo straordinario o l'aspettativa dipendano da motivi di salute, la perdita del diritto al riparto ha luogo soltanto se il congedo o l'aspettativa si prolunghino oltre sei mesi.

Art 50.

Il caso di morte del funzionario, il riparto dovutogli per la quota fissa e per la quota proporzionale in tanti dodicesimi quanti furono i mesi maturati innanzi alla morte, sarà a suo tempo corrisposto agli eredi.

Art. 51.

Per tutto ciò che non è previsto nel presente capo, e per le modalità che si rendessero necessarie a mantenere l'uniformità dei criteri direttivi ed esecutivi in tema di ripartizione delle competenze nei diversi uffici, provvede il capo servizio con apposite istruzioni.

Capo VI.

(Art. 52-64).

Paragrafo 1° — Riordinamento del Servizio legale (art. 52-60).
Paragrafo 2° — Disposizioni transitorie e diverse (art. 61-64).

§ 1. — Riordinamento del Servizio legale.

Art. 52

Per provvedere al riordinamento disposto dell'art. 81 della legge il Consiglio d'amministrazione, su proposta del direttore generale, determinerà la organizzazione interna del Servizio, e stabilirà la pianta organica del personale legale pel Servizio centrale e per gli Uffici compartimentali, in relazione alle esigenze già constatate, ed alla estensione delle funzioni contemplate nella legge.

Art. 53.

Il Consiglio d'amministrazione, su proposta del direttore generale, procederà alla nomina del capo servizio, scegliendolo in conformità del disposto dell'art 81 fra i funzionari ivi indicati, e ne determinerà lo stipendio, in base, ove occorra, all'articolo 59 delle presenti norme.

Successivamente procederà alla nomina dei capi degli uffici legali compartimentali, scegliendoli nello stesso modo, ed assegnerà a ciascuno il grado e lo stipendio competenti, in relazione alla pianta di cui al precedente art. 52 e, ove eccorra, con le norme del citato art. 59.

In difetto di eleggibili ai suddetti posti di dirigenza, sarà bandito uno speciale concorso, con norme da determinarsi dal Consiglio d'amministrazione.

La nomina del capo servizio sarà sottoposta all'approvazione del ministro dei lavori pubblici, a termini dell'art. 54 della legge.

Art. 54.

I funzionari appartenenti al Servizio ed agli Uffici legali attuali dovranno far constare del possesso dei vari requisiti

prescritti dall'art. 81 della legge per la loro permanenza nel servizio legale riordinato.

Quelli sforniti dei necessari requisiti saranno, a loro domanda, trasferiti ad altri Uffici nelle condizioni che saranno stabilite dal direttore generale, a meno che dichiarino l'intendimento di conseguire i requisiti stessi entro l'anno di cui all'art. 81, comma primo, nel quale caso saranno trattenuti precariamente nel Servizio riordinato, per rimanervi definitivamente dopo il conseguimento suaccennato, o per essere, in difetto, ed in ogni caso non oltre lo spirare dell'anno suddetto, trasferiti anche essi in altri uffici, alle condizioni di cui sopra.

Gli attuali dirigenti, che per difetto delle specifiche condizioni richieste dall'art. 81, o per altra qualsiasi ragione, non risultassero fra quelli prescelti a posti di dirigenza nel Servizio riordinato, come al precedente art. 53, capoverso, potranno, sempre che posseggano i requisiti per appartenere al detto Servizio, esservi mantenuti in sottordine, in quanto vi siano posti disponibili nella pianta organica di cui all'art. 52.

Art. 55.

Accertato quali dei funzionari appartenenti al Servizio ed agli Uffici attuali abbiano i requisiti e le attitudini necessarie per poter rimanare nel Servizio legale riordinato, il Consiglio, d'amministrazione, su proposta del direttore generale, assegnerà ai funzionari medesimi i gradi e gli stipendi che, in corrispondenza alla pianta organica, giudicherà a ciascuno competenti in relazione alle disposizioni dell'art. 18 del regolamento sul personale approvato con R. Decreto 22 luglio 1906, n. 417, ai requisiti, alle attitudini, ai servizi prestati, e ad ogni altro apprezzabile elemento.

Quindi, determinati per numero e per gradi i posti della pianta organica che, per effetto delle suddette nomine e assegnazioni, siano risultati vacanti, provvederà a ricoprirli o mediante pubblico concorso, di cui fisserà le norme, o mediante scelta fra i funzionari delle RR. avvocature erariali e della magistratura (pubblico ministero, giudici di tribunale, pretori, e aggiunti giudiziari).

In tal caso entro il termine che sarà stabilito con avviso pubblico nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, gli aspiranti do-

vranno far pervenire alla Direzione generale delle ferrovie apposita domanda in carta bollata, corredata dalla copia conforme dello stato di servizio e da tutti quegli altri titoli che ciascuno crederà opportuno esibire.

Art. 56.

Spirato il termine utile contemplato dall'ultimo comma del precedente art. 55, il Consiglio di amministrazione, esaminate le domande e vagliati i titoli, ed assunte, occorrendo, sia presso le amministrazioni alle quali i singoli aspiranti appartengono, sia con altri mezzi, le informazioni del caso, sempre su proposta del direttore generale, procederà alla nomina di quelli fra gli aspiranti che saranno ritenuti più adatti ad occupare i posti vacanti messi a concorso, assegnando a ciascuno, in relazione alla pianta organica di cui al precedente art. 52, il grado e lo stipendio che, in riguardo al grado e allo stipendio di cui era munito, potranno competergli in base alla tabella di parificazione (allegato *C*) compilata in riguardo ai gradi ed agli stipendi fissati dal regolamento approvato con R. Decreto 22 luglio 1906, n. 417 ed alle norme di cui al successivo art. 59.

Art. 57.

Gli attuali funzionari provvisoriamente trattenuti nel Servizio legale riordinato, come al secondo comma del precedente art. 54, dovranno, se ed appena conseguiti i requisiti loro mancanti, presentare i relativi certificati, unitamente a quei documenti e titoli che credessero di loro interesse.

Il Consiglio di amministrazione, su proposta del direttore generale, esaminati e vagliati i titoli e documenti esibiti, provvederà, in conformità all'art. 55, primo comma, alla definitiva assegnazione al Servizio legale riordinato dei funzionari riconosciuti in possesso dei requisiti di legge. Gli altri funzionari saranno trasferiti ad altri uffici nelle condizioni da determinarsi dal direttore generale.

Art. 58.

Qualora per effetto dei provvedimenti previsti nel precedente art. 57 ultima parte, si verificassero nuove vacanze nella

pianta organica del Servizio legale riordinato esse saranno colmate nei modi e colla procedura indicati nel secondo e terzo comma del precedente art. 55.

Art. 59.

Tutti i funzionari attualmente estranei all'Amministrazione ferroviaria ed assunti come ai precedenti articoli 53, 56 e 58, i quali all'atto della loro assunzione risultino provvisti di uno stipendio uguale ad una delle *classi* adottate per la qualifica loro rispettivamente conferita nei quadri di classificazione annessi al vigente regolamento sul personale ferroviario, e tale stipendio godano da un tempo uguale, o comunque superiore all'intervallo utile ivi previsto pel primo dei successivi aumenti, conseguiranno l'aumento stesso contemporaneamente alla nomina.

Quando invece presso le Amministrazioni da cui provengono essi abbiano conseguito l'ultimo aumento da un tempo minore dell'intervallo suddetto, tale tempo sarà computato a loro favore siccome anzianità pel conseguimento del prossimo aumento successivo.

Gli altri funzionari nominati come sopra, che, siano provvisti di uno stipendio inferiore al minimo della qualifica loro conferita, o, se superiore, non conforme ad alcuna delle classi suaccennate, ne otterranno, pure insieme alla nomina, la regolarizzazione, mediante aumento rispettivamente, al minimo od alla classe immediatamente superiore al loro stipendio.

Se l'importo di tale regolarizzazione non supera la metà dell'aumento dal minimo alla classe successiva, o la metà dell'aumento che secondo il quadro di classificazione conduce alla classe immediatamente superiore (se si tratta di stipendio superiore al minimo) l'anzianità per conseguire subito o a suo tempo, ai sensi dei due alinea precedenti, il successivo aumento, decorrerà dalla data dell'ultimo aumento di stipendio conseguito dal funzionario presso l'Amministrazione da cui proviene.

Se, invece, l'importo della regolarizzazione è superiore alla metà degli aumenti come sopra stabiliti nel quadro di classificazione l'anzianità decorre dalla data del passaggio nell'Amministrazione ferroviaria.

Resta salvo in tutti i casi previsti dal presente articolo, il disposto del terzo alinea dell'art. 19 del vigente regolamento sul personale.

Art. 60.

Ai funzionari delle RR. avvocature erariali e della magistratura, che saranno nominati ai posti vacanti per effetto del riordinamento del Servizio legale, si applicheranno, per quanto riguarda il trattamento di pensione, le disposizioni dell'art. 48 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato col R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70.

L'importo della pensione o dell'indennità spettante sarà ripartito fra il tesoro e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in ragione della somma totale degli stipendi che saranno stati corrisposti ai funzionari prima e dopo il loro passaggio alle Ferrovie dello Stato.

Sono mantenute per i funzionari stessi le disposizioni della legge 7 luglio 1876, n. 3212 (serie 2ª), per quanto riguarda le ritenute sugli stipendi e sulle pensioni.

Rimangono impregiudicati, per il trattamento di pensione, gli effetti delle speciali dichiarazioni eventualmente rilasciate dai funzionari all'atto della loro ammissione in servizio.

I funzionari suddetti, che fossero collocati in disponibilità od in aspettativa in base alle disposizioni del regolamento sul personale delle Ferrovie dello Stato, e che alla scadenza dei termini prefissi non fossero riammessi in servizio, cesseranno di far parte dell'Amministrazione, mantenendo il diritto di conseguire la pensione, o la indennità di legge loro competente.

§ 2. — Disposizioni transitorie e diverse.

Art. 61.

Gli attuali avvocati e procuratori delegati, esercenti fuori delle sedi degli Uffici legali compartimentali i quali non risultassero compresi nei nuovi albi contemplati nel capo III delle presenti norme, potranno proseguire la trattazione delle cause di cui si trovassero investiti al momento dell'attuazione degli albi stessi, fino all'esaurimento della proposizione in corso, regolandosi poscia in conformità degli articoli 38 e 39 del capo IV.

Fino a che, poi, gli Uffici legali riordinati non siano in grado di sopperire pienamente e normalmente al compito della difesa diretta, gli attuali avvocati o procuratori delegati nelle città sedi degli Uffici legali potranno su loro richiesta, conser-

vare provvisoriamente tale qualità, ed essere incaricati della rappresentanza e difesa dell'Amministrazione e degli Istituti di previdenza anche in nuove cause non trattenute a difesa diretta dagli Uffici competenti, sottostando alle condizioni, norme ed obblighi di cui al capo IV.

Art. 62.

Il Servizio centrale legale, provvederà all'esaurimento degli affari legali, la trattazione dei quali spetta all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, ai sensi degli articoli 105 e 99 rispettivamente, dei capitolati d'esercizio delle cessate reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Il Servizio stesso potrà affidare le cause relative anche ad avvocati liberi professionisti non iscritti negli albi di cui al precedente art. 26, di fiducia delle rispettive Amministrazioni interessate, curando, in tal caso, solamente la parte direttiva ed amministrativa delle cause stesse.

Per detti affari il Servizio centrale potrà valersi anche degli Uffici legali compartimentali, pur senza riguardo alla rispettiva competenza territoriale.

Art. 63.

Alle spese minute e di uso, che possono incontrarsi nell'esercizio stesso delle funzioni di patrocinio e che non rientrino nè tra quelle proprie dei funzionari, che si intendono compensate colle indennità di trasferta, nè tra quelle ordinarie degli Uffici legali (stampe, poste, cancelleria, ecc.) il Servizio legale provvede col fondo di scorta, e ne dà discarico mediante semplici elenchi compilati dal Servizio centrale o dagli Uffici compartimentali e vistati dal Capo servizio.

Art. 64.

Salvo le norme speciali del paragrafo primo del presente capo, che disciplinano il riordinamento del Servizio legale, sono applicabili al Servizio stesso, per tutto ciò che non è modificato colle presenti norme, *il regolamento del personale, le tabelle graduatorie, i quadri delle classificazioni e le disposizioni sulle competenze accessorie* di cui al R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, per le Ferrovie dello Stato e qualunque successiva modificazione.

ALLEGATO A (v. art. 36).

FERROVIE DELLO STATO

Mod. *A*. Mandato ai delegati.

Il capo del Servizio centrale legale di Roma

(ovvero):

Il capo dell'Ufficio legale del compartimento di . . . .

Visto l'art 80 della legge 7 luglio 1907, numero 429, che riordina l'esercizio delle Ferrovie dello Stato, e gli articoli 3 lettera *c*), e 36 delle norme approvate con R. decreto . . . . n. . . . che provvede al riordinamento e funzionamento degli Uffici legali ferroviari;

In virtù di delegazione del signor Direttore Generale:

INCARICA

Il sig. avvocato . . . . di assumere innanzi la pretura (il tribunale o la Corte d'appello di . . . . la rappresentanza (o la difesa) dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato (o dell'Istituto di previdenza . . . . . .) nella causa contro . . . . iniziata coll'atto del giorno. . . . .

Data . . . .

Il Capo Servizio
(ovvero): Il Capo dell'Ufficio
Firma . . . .

ALLEGATO **B** (art. 12).

TABELLA *delle qualifiche del personale del Servizio legale delle ferrovie dello Stato corrispondenti a quelle dei primi sette gradi dalla tabella graduatoria organica ferroviaria annessa al regolamento approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417.*

Gradi della tabella	QUALIFICHE della tabella graduatoria organica ferroviaria	QUALIFICHE CORRISPONDENTI		
		nel servizio centrale	negli uffici legali compartimentali	
			se retti da un capo divisione	se retti da un ispettore capo
I	Capo servizio	Avvocato capo		
II	Sotto capo servizio . .	Vice avvocato capo		
III	Capo divisione	Sostituto avvocato capo	Avvocato compartimentale di 1ª classe	
IV	Ispettore capo	Avvocato di 1ª classe	Avvocato di 1ª classe	Avvocato compartimentale di 2ª classe
V	Ispettore principale. . .	Avvocato di 2ª classe	Avvocato di 2ª classe	Avvocato di 2ª classe
VI	Ispettore.	Avvocato di 3ª classe	Avvocato di 3ª classe	Avvocato di 3ª classe
VII	Allievo ispettore	Sostituto avvocato	Sostituto avvocato	Sostituto avvocato

V	Ispettore principale. . .	Procuratore
VI	Ispettore.	Sostituto procuratore
VII	Allievo ispettore	Sostituto procuratore aggiunto

ALLEGATO C (art. 56).

TABELLA DI PARIFICAZIONE

Amministrazione ferroviaria	Stipendio	Avvocature erariali	Stipendio	Magistratura	Stipendio
Sotto capo servizio	9000-12000	Avvocati erariati distrettuali . . .	9000	Sostituti procuratori generali di Cassazione	10000
Capi divisione.	7200-11000	Sostituti avvocati generali . . . . Vice avvocati erariali } di 1a e 2a classe	8000 e 7000	Procuratori del Re Sostituti procuratori generali Corte di appello . . } di 1a e 2a categoria	8000 e 7000
Ispettori capi.	5400-8800	Sostituti avvocati generali . . . . Vice avvocati erariali } di 3a classe	6000	Proc Sostituti procuratori generali Corte di appello. . } di 3a categoria	6000
Ispettori principali.	4500-7200	Sostituti avvocati erariali. . . . . Procuratori erariali. . } di 1a classe	5000 6000	Giudici. . . . . . Sostituti procuratori del Re. . . } di 1a categoria	5000
Ispettori . . .	3000-6000	Sostituti avvocati erariali di 2a classe.	4000	Giudici. . . . . . Sostituti procuratori del Re. . . } di 2a categoria	4000
		Procuratori erariali di 2a classe .	5000		
		Sostituti procuratori erariali di 1a classe.	3000	Pretori e giudici aggiunti di 1a categoria.	3000
		Sostituti procuratori erariali . . . . . . } di 1a classe di 2a classe	4500 3500		
Allievi ispettori	1800-3000	Sostituti avvocati erariali aggiunti di 2a classe	2000	Pretori e giudici aggiunti di 2a categoria.	2000
		Sostituti procuratori erariali di 3a classe . . , ...	2500		
		Sostituti procuratori erariali aggiunti	2000		

LEGGE *30 giugno 1908, N. 315, che proroga il tempo utile per la presentazione della legge sulle spese straordinarie occorrenti per le Ferrovie esercitate dallo Stato, e relativa provvista di fondi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il termine indicato nell'art. 7 della legge 23 dicembre 1906, N. 638 relativo alla provvista dei fondi per le spese straordinarie delle Ferrovie dello Stato, è prorogato al 31 gennaio 1909.

Restano in conseguenza prorogate, fino a quando non sia altrimenti provveduto, le disposizioni dell'art. 3 della legge su citata.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo della Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 giugno 1908.

VITTORIO EMANUELE.

CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, numero 154 del luglio 1908.

Appendice all'Ordine Generale N. 13-1908.

Istituzione di nuove Sezioni
del Mantenimento Divisione pei lavori delle nuove stazioni di Milano.

A datare dal 1° agosto 1908 il Riparto Autonomo pel mantenimento a Venezia è trasformato in Sezione e prenderà la denominazione di Sezione di Venezia. Dalla stessa data sono costituite tre nuove Sezioni del Mantenimento a Torino, Genova e Firenze, che assumeranno la denominazione di Sezioni di Torino centrale, Genova centrale e Firenze centrale. Tali Sezioni, istituite con l'incarico speciale di sopraintendere ai grandi lavori in corso di studio e di esecuzione nelle citate quattro stazioni e lungo i tronchi di linea limitrofi, avranno la circoscrizione risultante dall'allegato prospetto, e resterà perciò analogamente modificata la circoscrizione delle Sezioni di Padova, di Torino, di Genova I, di Firenze e di Pistoia, secondo è pure indicato nel detto prospetto.

Dalla data della presente l'Ufficio speciale pei lavori delle nuove stazioni di Milano è trasformato in Divisione a senso dell'art. 4 dell'Ordine Generale N. 13 1908, alla dipendenza del Servizio Centrale XI. Il Capo di tale Divisione avrà le facoltà previste dall'art. 8 comma *b*), dell'Ordine Generale N. 11-1908, ed interverrà alle adunanze del Comitato d'esercizio della Direzione Compartimentale di Milano, quando, a giudizio del Capo Compartimento, occorra la sua presenza per la discussione e la trattazione di affari interessanti la Divisione.

Per il Direttore Generale
A. CAJO.

Circoscrizione delle Sezioni del Mantenimento di Torino, Torino Centrale, Padova, Venezia, Genova I, Genova Centrale, Firenze, Firenze Centrale e Pistoia.

DIVISIONI	SEZIONI	LINEE O TRONCHI DI LINEA COMPRESI IN CIASCUNA SEZIONE	OSSERVAZIONI
Compartimento di Torino	Torino	Bivio Lagrangia (e)-Modane (e) Bussoleno-Susa (i) Bivio Sangone (e)-Trofarello (i) Trofarello-Chieri (i) Bivio Sangone-Torre Pellice (i) Bricherasio-Barge (i) Torino Dora (e)-Chivasso (i) Chivasso-Aosta (i)	(i) incluso (e) escluso
	Torino Centrale	Torino P. N. (i) - Torino P. S.-Torino Dora (i). con diramazione a Torino Piazza d'Armi Torino P. N.-Torino Smistamento -Bivio Sangone (i) Bivio Zappata-Bivio Lagrangia (i) Bivio Zappata-Torino Smistamento Bivio Lagrangia-Bivio Crocetta	
Campartimento di Venezia	Padova	Quadrivio Gazzera (e) - Treviso (e) Quadrivio Gazzera-Portogruaro (e) Treviso-Motta di Livenza (i) Vicenza (i)-Marano (i) Padova-Bassano (i) Vicenza-Treviso Vicenza-Schio (i)	
	Venezia	Marano (e)-Mestre Smistamento-Mestre-Venezia a S. Lucia (i) Diramazione a Venezia Marittima e stazione Marittima Mestre-Quadrivio Gazzera (i) Bivio Catene-Quadrivio Gazzera	

DIVISIONI	SEZIONI	LINEE O TRONCHI DI LINEA COMPRESI IN CIASCUNA SEZIONE	OSSERVAZIONI
Compartimento di Genova	Genova I.	Terralba (e) — Spezia (e)	(e) escluso (i) incluso
	Genova centrale	Genova P. B. (i) — Terralba (i) Genova P. B. — Genova P. P. — Sampierdarena — Rivarolo — Pontedecimo — Busalla — Ronco (i) Quadrivio Torbella — Bivio Polcevera (i) — S. Quirico — Mignanego — Ronco Sampierdarena — S. Limbania — P. Caricamento (i) Sampierdarena — S. Benigno (i) Diramazioni e raccordi fra le linee suddette Parco del Campasso ed allacciamenti con la linea dei Giovi, con la succursale dei Giovi e con le linee del porto di Genova	
Compartimento di Firenze	Firenze	S. Donnino (i) — Pisa (e) Chiusi (i) — Firenze Campo di Marte (e) Bivio S. Marco Vecchio (e) — Faenza (e)	
	Firenze centrale	Firenze S. M. N. (i) — Firenze Campo di Marte (i) Firenze S. M. N. — Rifredi (i) Firenze S. M. N. — S. Donnino (e) Firenze S. M. N. — Bivio s. Marco Vecchio (i) Diramazione per Firenze P. P. (i) Raccordi fra le linee suddette	
	Pistoia	Rifredi (e) — Pracchia (i) Pistoia — Pisa P. N. (e) Lucca — Viareggio (e) Lucca — Bagni di Lucca (i)	

Ordine di Servizio N. 186.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 220 P. V.

Col 16 luglio 1908 la tariffa locale N. 220 P. V. sarà estesa ai trasporti di *barbabietole in natura*, in destinazione della stazione di *Imola*, e a quelli di *zucchero greggio* e *melasso* e di *zucchero comune* in partenza dalla stazione medesima.

Per conseguenza nella intestazione della Serie A, B^{a}) e B^{b}), C^{a}) e C^{b}) della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

Ordine di Servizio N. 187.

(SERVIZIO XI)

Ampliamento dello scalo merci della stazione di Padova. Attivazione di un apparato Centrale Idrodinamico all'ingresso Venezia di detta stazione, in sostituzione dell'attuale posto di serrature Bouré e dei nuovi segnali di partenza e di protezione della stazione stessa verso quello ingresso.

In seguito ai lavori di sistemazione e di ampliamento dello scalo merci della stazione di Padova verso Venezia, la disposizione dei deviatoi e dei binari a quell'ingresso sarà quella indicata nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio.

A partire poi dal treno N. 4611-*A* del giorno 23 luglio 1908 cesserà di funzionare il posto di manovra con serrature Bouré situato presso l'attuale accesso allo scalo merci, e verrà in sua sostituzione attivata la cabina C (Km. 229-116,82) con apparato centrale idrodinamico, posta all'origine del nuovo scalo. Verranno pure attivati i nuovi segnali indicati nell'allegato schizzo per comandare ai treni da e per Venezia.

I nuovi segnali indicati nello schizzo colle lettere A. B. C. D. per comandare gli arrivi e le partenze dal F. V. verso Venezia, verranno manovrati dall'attuale Posto 9, che verrà denominato Posto B, e saranno collegati con serrature Bouré ai deviatoi della traversata X Y.

Coll'attuazione del semaforo aventi le ali A e B, si potrà ricoverare, quando occorra, un treno sul binario di arrivo fra il nuovo ingresso al fascio merci ed il detto semaforo.

Sullo schizzo ogni segnale ed ogni deviatoio porta il numero della leva dell'apparato centrale, a mezzo della quale viene manovrato, sono indicate le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni, e di fianco a ciascun'ala dei semafori a più ali, posta l'una sopra l'altra, è specificata la direzione a cui la medesima comanda.

Tutti i segnali che nello schizzo non portano indicazione di altra categoria, e non sono segnali d'avviso, devono essere considerati di 1ª categoria.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

Ordine di Servizio N. 188.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Germanico.
(Vedi Ordine di Servizio N. 184-1908).

Di conformità a comunicazioni pervenute dalle Ferrovie estere, si avverte che nella Tariffa diretta Italo-Germanica Parte II-*B* (pubblicatasi col 16° supplemento) sono da introdursi le seguenti modificazioni:

Pag. 299 (Elenco delle stazioni germaniche) Cöln Bonnthor - Modificare il nome in «Cöln Bonntor» e cancellare il richiamo «(3)» esposto di contro alla stazione.

Pag. 299 (Elenco delle stazioni Germaniche) . . . . Pag. 380 (Tariffe Generali G. V. e P. V.)	Cöln Eilgutabfertigung - Modificare il nome in «Cöln Gereon Eilgut».

Pag. 380 Cöln Bonntor, Gereon, Hafen e Süd. - Di seguito allo scalo « Bonntor » esporre un richiamo alla seguente nota:

« Ai trasporti a grande velocità da o per Cöln Bonntor sono da applicarsi « i prezzi stabiliti per la stazione di Cöln Gereon Eilgut. A questa ultima sta- « zione devonn sempre indirizzarsi le spedizioni di merci vincolate a dogana ».

Pag. 454 (Tariffa speciale a piccola velocilà accelerata) Cöln Eilg. Abf. Gereon, ecc. - Modificare il nome in Cöln Bonntor (*), Gereon, Gereon Eilgut, Hafen e Süd », riportando appiedi della pagina la seguente nota:

« (*) Le spedizioni vincolate a dogana sono da indirizzarsi sempre alla « stazione di Cöln Gereon Eilgut »:

Dal 1° corrente luglio sono entrate in vigore nella stessa Tariffa le varianti qui appresso indicate:

Pag. 435 (Elenco stazioni germaniche).

Langendreer Nord - Modificare il nome in « Langendreer ».

Langendreer Süd - Cancellare questa stazione colle relative indicazioni.

Pag. 480 (Tariffa eccezionale N. 1 }
Pag. 701 (Tariffa eccezionale pei carboni) . . . . } Langendreer Nord - Modificare il nome in « Langendreer ».

Pag. 701 - Langendreer Süd - Cancellare questa stazione coi relativi prezzi.

per il Direttore Generale
A. Cajo.

Ordine di Servizio N. 189.

Concessione speciale VI.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VI[a], si aggiunga, nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle Sedi, il seguente sodalizio:

Associazione della Immacolate Concezione con sede nell'Asilo inabili al lavoro } Sansevero

per il Direttore Generale
A. Cajo.

Ordine di Servizio N. 190.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

Col 13 luglio 1908 la Tariffa eccezionale N. 1003 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vino comune guasto ed uva pigiata, ecc.*, in partenza dalle stazioni delle linee meridionali indicate nella Tariffa stessa ed in destinazione delle stazioni di *Castellamare di Stabia, Marigliano* e *S. Giovanni a Teduccio.*

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa eccezionale predetta, dovranno essere aggiunte, alla sede opportuna, le indicazioni delle stazioni di *Castellamare di Stabia, Marigliano* e *S. Giovanni a Teduccio.*

Per il Direttore Generale
A. CAJO.

Ordine di Servizio N. 191.

(SERVIZIO I)

Prescrizioni tecniche pei materiali da costruzione.

Si portano a conoscenza degli uffici e del personale le « Prescrizioni tecniche pei materiali da costruzione da impiegarsi nei lavori delle Ferrovie dello Stato » che avranno d'ora innanzi vigore, così nella costruzione di nuove linee, che nei lavori da eseguirsi sulle linee in esercizio.

Le prescrizioni suddette, riguardano le seguenti categorie di mateliali:

a) pietre (naturali);

b) laterizi (di argilla comune, di grés artificiali refrattari, ecc.);

c) cementizi (pozzolane, calci, cementi, gessi, sabbie);

d) agglomerati artificiali (di cemento, asfalti, arenoliti, ecc);

e) legnami (per ponti, armature, fabbricati);

f) metalli (per ponti, tettoie, condutture, ecc.);

g) materiali di finimento (tinte, vernici, vetri, ceramiche, carte, ecc.).

Dette prescrizioni tecniche, compilate dall'Istituto sperimentale d'accordo con i Servizi XI e XII, sono state stampate in opuscolo separato, da distribuirsi agli uffici interessati a cura del Servizio I.

Per il Direttore Generale
A. CAJO.

Ordine di Servizio N. 192.

(SERVIZIO III)

Pagamenti e Contabilità del Servizio Centrale III e dei dipendenti Uffici Legali Compartimentali.

In seguito all'attivazione delle nuove circoscrizioni compartimentali previste dall'Ordine Generale N. 14-1908 ed alla estensione alle linee ex Meridionali del sistema di contabilità in vigore presso gli altri Compartimenti, dovendo gli Uffici legali, compreso quello di Ancona, curare la difesa, fino al termine dello stadio in cui si trovano, delle vertenze contenziose originate su linee delle cessate circoscrizioni passate ora alla dipendenza dei nuovi Compartimenti, si stabilisce per riguardo alla contabilità quanto segue:

Le stazioni rientranti, per effetto delle nuove competenze in una circoscrizione diversa dalle precedenti, accetteranno gli ordini di pagamento Mod. *B*-99 bis emessi da Uffici legali di altri Compartimenti, restituendo il tagliando *B* all' Ufficio emittente e versando il tagliando *A* alla Cassa compartimentale competeute secondo il nuovo ordinamento.

Gli Uffici legali a loro volta nell'ordinare un pagamento invieranno il tagliando *C* alla Ragioneria dalla quale dipende la stazione che deve effettuare il pagamento stesso.

Quando gli Uffici legali, una volta definito lo stadio in corso di una lite pertinente per ragioni di competenza territoriale

a linee non facienti più parte del rispettivo Compartimento, dovranno spogliarsi dell'ulteriore trattazione della medesima ne informeranno la Divisione Movimento e Traffico competente per sua norma nella regolarizzazione contabile della vertenza.

L'Ufficio legale di Napoli, fino a che non sarà costituito quello di Reggio Calabria, terrà distinta la contabilità delle linee rientranti nella circoscrizione di quel Compartimento ed anche i Mod. *B*-99 bis dovranno essere staccati da appositi bollettari colle modalità volute dall'ultimo comma dell'articolo 4 del ricordato Ordine di Servizio N. 94.

Si avverte per norma che la disposizione contenuta nell'Ordine di Servizio N. 15 (Bollettino Ufficiale 26-1908) relativamente alla firma dei mandati e ruoli del Servizio Centrale III, non ha abrogato la speciale competenza stabilita nella prima parte dell' art. 7 dell'Ordine di Servizio N. 94-1906.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

Ordine di Servizio N. 193.

(SERVIZIO II)

Ufficio di Ragioneria di Ancona.
(Vedi Ordine Generale N. 14-1908).

L'Ufficio di Ragioneria del Compartimento di Ancona, la cui nuova giurisdizione contabile è andata in vigore col 1° luglio corrente, provvederà a tutte le operazioni devolute alle Ragionerie Compartimentali, iniziando i suoi lavori su tutto quanto riguarda l'Esercizio 1908-1909; e seguirà per essi gli impianti e le forme della contabilità della Ragioneria ex Meridionale, salvo i graduali adattamenti necessari a trasformare i sistemi in quelli che sono in vigore presso le altre.

La Ragioneria ex Meridionale in Firenze è incaricata delle operazioni tutte inerenti alla chiusura dell'esercizio 1907-908 ed alla medesima si dovrà quindi far capo per tutto quanto interessi l'esercizio stesso. Esaurito tale incarico, essa verrà trasformata in Ufficio di stralcio delle cessate gestioni ex Rete Adriatica ed ex Meridionale.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

Ordine di Servizio N. 194.

(SERVIZIO IV)

Nomina dei membri elettivi delle Commissioni consultive centrale e compartimentali istituite dalla legge 14 luglio 1907, N. 553, per la costruzione di case economiche per i ferrovieri con capitali degli Istituti di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato.

Si porta a conoscenza del personale interessato che la votazione per la nomina dei membri elettivi delle Commissioni consultive centrale e compartimentali, istituite dalla legge 14 luglio 1907, N. 553, avrà luogo nei giorni:

11, 12 e 13 agosto 1908

e che lo scrutinio dei voti presso la Direzione Generale, per i membri elettivi della Commissione consultiva centrale, e presso ognuna delle Direzioni Compartimentali, per i membri elettivi delle Commissioni consultive compartimentali, avrà luogo nei giorni:

29 agosto 1908 e seguenti, alle ore 10.

Per la nomina suddetta, dovranno essere osservate le annesse norme ed istruzioni, compilate in conformità a quanto è prescritto negli art. 14 e seguenti del Regolamento per la esecuzione della suindicata legge, approvato con R. Decreto 10 maggio 1908, N. 233.

Le sedi di votazione (stazioni, fermate, officine) che quattro giorni prima di quello nel quale debbono avere principio le elezioni, non avessero ricevuto gli elenchi e le schede e gli altri moduli di cui nelle norme ed istruzioni predette, dovranno farne richiesta in via telegrafica alla Divisione Movimento e Traffico della Direzione Compartimentale nella cui circoscrizione esse sono comprese.

Le urne rimaranno aperte presso tutte le sedi di votazione dalle ore 8 alle ore 20.

I Servizi Centrali, le Divisioni e gli Uffici Compartimentali, il Servizio e Trazione Materiale delle linee della ex Rete Meridionale in Ancona e gli Uffici distaccati alla diretta dipendenza dei Servizi Centrali, impartiranno le opportune disposizioni all'effetto che gli agenti aventi diritto al voto possano, per turno, prendere parte alla votazione.

per il Direttore Generale

A. CAJO.

NOMINA dei tre membri elettivi di ciascuna delle commissioni consultive centrale e compartimentali, istituite dalla legge 14 luglio 1907, N. 553, per la costruzione di case economiche per i ferrovieri, con capitali degli Istituti di Previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato.

NORME

Art. 1

Per la nomina dei membri elettivi delle Commissioni consultive centrale e compartimentali, istituite dalla legge 14 Luglio 1907, N. 553, sono elettori ed eleggibili, salvo la eccezione di cui nel seguente comma, i compartecipanti uomini, inscritti alla Cassa Pensioni, al Consorzio di mutuo soccorso ed all'Istituto di previdenza (I e II Sezione) in attività di servizio, che sappiano leggere e scrivere.

Sono incapaci di essere eleggibili coloro che riportarono condanne penali, o che siano in mora nei pagamenti per pigioni, ovvero siano in lite con l'azienda case.

Art. 2.

I membri elettivi della Commissione Consultiva centrale possono essere scelti fra tutti gli elettori; quelli di ciascuna Commissione consultiva compartimentale, fra i soli elettori che risiedono nel territorio del Compartimento.

Art. 3.

Le votazioni per la nomina dei membri elettivi della Commissione centrale e di ciascuna delle Commissioni compartimentali, hanno luogo contemporaneamente e si fanno:

a) presso le stazioni e fermate ferroviarie;

b) presso le officine, se il numero degli elettori addetti a ciascuna di esse è maggiore di 50;

c) presso i Servizi Centrali;

d) presso le Direzioni Compartimentali.

Ciascuna delle Direzioni Compartimentali di Venezia e di Reggio Calabria avrà rispettivamente una sezione di votazione a Verona ed a Napoli, ove attualmente hanno Sede per la prima la Divisione della Trazione e del Materiale e per la seconda la Divisione del Mantenimento e Sorveglianza.

Lo scrutinio si fa mediante un seggio elettorale, da costituirsi presso la Direzione generale per i membri elettivi della Commissione centrale e presso ciascuna delle Direzioni compartimentali (Divisione del Movimento e Traffico per la Direzione Compartimentale di Reggio Calabria) per quelli delle Commissioni compartimentali.

Art. 4.

Le operazioni elettorali sono presiedute dal Capo della stazione, della fermata e della officina o da un suo delegato e da funzionari dei Servizi Centrali e delle Direzioni Compartimentali, rispettivamente delegati dai Capi dei Servizi Centrali e dai Capi dei Compartimenti, e per il Compartimento di Reggio Calabria dal Capo della Divisione del Movimento e Traffico.

Per la eventuale sorveglianza delle operazioni elettorali presso le sedi di votazione, il Direttore Generale delle ferrovie dello Stato provvederà a mezzo di delegati di sua nomina.

Art. 5.

Presso ciascuna sede di votazione saranno depositati un numero sufficiente di schede per le votazioni e due elenchi dei compartecipanti in attività di servizio, aventi diritto al voto, a termini dell'art. 1· e che, agli effetti della elezione, sono ad essa assegnati, riflettenti l'uno la nomina dei membri elettivi della Commissione centrale e l'altro quella dei membri elettivi della Commissione compartimentale.

Art. 6.

Le schede saranno fatte secondo un modello uniforme e in modo che l'elettore le possa chiudere, e porteranno attaccata una cedolina.

Art. 7.

Il voto è segreto.

Le tavole destinate alla scrittura delle schede debbono essere collocate in modo da assicurare il segreto del voto.

Art. 8.

Ciascun elettore ha diritto di scrivere non più di tre nomi, tanto sulla scheda per i membri elettivi della Commissione centrale, quanto sulla scheda per i membri elettivi della Commissione compartimentale.

Il nome e il cognome dei candidati debbono essere scritti in modo leggibile.

Art. 9.

Nei giorni designati, l'elettore che si presenta a votare riceve due schede da chi è incaricato di presiedere alle operazioni elettorali, l'una per i membri elettivi della Commissione centrale e l'altra per quelli della Commissione compartimentale; si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulle schede i nomi dei candidati, e dopo averle chiuse le consegna al detto incaricato, ponendo la sua firma sugli elenchi degli elettori accanto al proprio nome, e sulle cedoline che saranno successivamente staccate, a norma di quanto dispone il 3° capoverso dell'articolo 15.

L'incaricato depone le schede in due distinte urne o cassette munite di chiave.

Art. 10.

Se si presenta a votare un agente, che non sia iscritto negli elenchi di cui all'art. 5, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi dell'entità di esso, lo ammette alla votazione, aggiungendone il nome in due elenchi suppletivi a quelli sopraindicati.

Le schede dei votanti, di cui nel presente articolo, debbono essere tenute separate da quelle degli altri votanti compresi negli elenchi di all'art. 5.

Appena chiusa la votazione, l'incaricato comunica il nome, il cognome, la qualifica e la residenza degli agenti di cui nel presente articolo, al Capo del Servizio od al Capo del Compartimento a cui appartengono gli agenti, e per il Compartimento di Reggio Calabria al Capo della Divisione del Movimento e Traffico, in seguito a che il Capo Servizio od il Capo del Compartimento, ovvero il Capo della Divisione del Movimento e Traffico in Reggio Calabria, trasmetteranno al presidente del seggio elettorale presso la Direzione generale ed al presidente del seggio elettorale presso la Direzione compartimentale, le inforformazioni intese ad accertare il diritto al voto degli agenti suddetti.

Art. 11.

Le schede raccolte insieme agli elenchi firmati dai votanti e vidimati dall'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali, non appena queste siano finite, sono chiuse in buste suggellate e trasmesse in pieghi assicurati dalle sedi di votazione alla Direzione Generale ed alle Direzioni Compartimentali e, per la Direzione di Reggio Calabria alla Divisione del Movimento e Traffico, secondo che trattasi di votazione pei membri elettivi della Commissione centrale, ovvero per quelli della Commissione Compartimentale.

I detti elenchi sono egualmente trasmessi anche dalle sedi nelle quali nessun compartecipante siasi presentato a votare nei giorni e nelle ore a ciò destinati.

Quando ciò si verifichi, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali ne fa espressa dichiarazione da lui firmata nel relativo elenco dei compartecipanti.

Art. 12.

Trascorsi quattro giorni da quello della votazione, il Direttore Generale ed i capi dei Compartimenti, e per il Compartimento di Reggio Calabria il Capo della Divisione del Movimento e Traffico, fanno verificare se da tutte le sedi elettorali pervennero i pieghi suggellati dei quali al precedente art. 11. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie no-

tizie, per darne poi comunicazione al presidente del rispettivo seggio elettorale.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da sviamento degli Uffici di spedizione, il Direttore Generale od il Capo del Compartimento, e per il Compartimento di Reggio Calabria il Capo della Divisione del Movimento e Traffico, ordinano opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne rilasciano dichiarazione scritta al presidente del rispettivo seggio elettorale.

Art. 13.

Il seggio elettorale è composto del presidente e di quattro scrutatori scelti fra compartecipanti elettori, nominati dal Direttore Generale.

Il Direttore Generale nomina altresì due supplenti che sostituiscono gli scrutatori impediti od assenti, scegliendoli pure fra compartecipanti elettori.

La nomina degli scrutatori e dei supplenti deve essere fatta 5 giorni prima del termine stabilito per lo scrutinio dei voti.

Art. 14.

Lo scrutinio dei voti si incomincia nel giorno e nell'ora designati dal Direttore Generale e non prima del 15° giorno da quello della votazione.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere i compartecipanti elettori.

Art. 15.

Costituito il seggio nell'ora e nel giorno designati, si accerta se il numero dei pieghi suggellati corrisponde a quello delle sedi elettorali.

Nel caso che ne manchi qualcuno, si fa risultare dal processo verbale, di cui al seguente art. 17, riportandovi il sunto delle dichiarazioni che avrà comunicato il Direttore Generale od il Capo del Compartimento, e per il Compartimento di Reggio Calabria il Capo della divisione del Movimento e Traffico, ai sensi della seconda parte dell'art. 12.

Dopo di ciò si procede all'apertura dei pieghi suggellati, e si fa la verifica del numero delle schede e dei relativi elenchi.

Verificato il numero delle schede contenute in un piego, il presidente, prima di immettere nell'urna ciascuna scheda ancora chiusa, stacca da essa la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori; un altro scrutatore appone un segno sul rispettivo elenco accanto al nome dell'elettore.

Le stesse operazioni si compiono successivamente per le schede contenute in ciascuno degli altri pieghi.

Le schede indicate nell'art. 10 non saranno immesse nella urna, se non dopo che il seggio siasi pronunciato sulla regolarità di esse.

Art. 16.

Compiuta la immissione delle schede nell'urna, il presidente del seggio, assieme agli scrutatori presenti, ne fa lo spoglio.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda si trovino più di tre nomi, quelli successivi ai tre primi si hanno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle le schede firmate dall'elettore, quelle che contengono segni di riconoscimento, e le schede non conformi al modello stabilito.

Sono nulli i voti dati a compartecipanti non eleggibili.

Elevandosi contestazioni intorno ad una scheda, il seggio si pronuncia in via definitiva, a maggioranza di voti, sulla contestazione.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si sigilla l'urna e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Art. 17.

Fatto lo spoglio delle schede, e riscontrato il numero dei voti con quello delle schede, tenuto conto dei voti nulli e mancanti, il seggio elettorale compila un processo verbale secondo apposito modulo, nel quale devono essere indicati i nomi di tutti i candidati e il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

Sono dichiarati eletti i tre candidati che hanno riportato maggior numero di voti. A parità di voti è eletto il più anziano

per ordine di compartecipazione, e, in caso di eguale anzianità di compartecipazione, il maggiore di età.

Il processo verbale, fatto in tre originali, deve essere firmato da tutti i componenti il seggio.

Le schede, prima che il seggio sia sciolto, vengono bruciate.

Art. 18.

Appena compilato il processo verbale, il presidente del seggio di scutinio per la elezione dei membri elettivi della Commissione centrale, ne trasmette due esemplari al Direttore Generale ed uno al presidente della Commissione stessa; ed i presidenti del seggio di scrutinio per la elezione dei membri elettivi delle Commissioni compartimentali, ne trasmettono un esemplare al rispettivo Capo del Compartimento e per il Compartimento di Reggio Calabria al Capo della Divisione del Movimento e Traffico, al presidente delle stesse Commissioni ed al Direttore Generale.

Art. 19.

Il Direttore Generale ed i Capi dei Compartimenti, e per il Compartimento di Reggio Calabria il Capo della Divisione del Movimento e Traffico, entro cinque giorni dal ricevimento del verbale di scrutinio comunicano agli eletti la loro nomina.

Gli eletti entro 10 giorni dalla data della comunicazione della nomina, devono dichiarare per lettera raccomandata se accettano l'ufficio.

Art. 20.

In caso di morte, di cessazione dal servizio, di non accettazione, di dimissione in qualunque tempo avvenuta o di incompatibilità a norma dell'art. 1 delle presenti norme, di un membro elettivo, sia della Commissione centrale, sia delle Commissioni compartimentali, è chiamato a surrogarlo il compartecipante in attività di servizio, che, dopo gli eletti, ebbe il numero maggiore di voti, il quale prende l'anzianità del surrogato.

ISTRUZIONI PER LA VOTAZIONE

I. - I compartecipanti che fanno parte del personale dei Servizi Centrali voteranno presso i Servizi medesimi.

II. - I compartecipanti che fanno parte del personale delle Direzioni Compartimentali voteranno presso le Direzioni medesime (Divisioni del Movimento e Traffico).

III. - I compartecipanti che fanno parte del personale della Divisione Mantenimento della Direzione Compartimentale di Reggio Calabria e che risiedono a Napoli voteranno presso la Divisione medesima.

IV. - I compartecipanti che fanno parte del personale della Divisione del Materiale e della Trazione della Direzione Compartimentale di Venezia e che risiedono a Verona, voteranno presso la Divisione medesima.

V. - I compartecipanti che fanno parte del personale del Servizio Materiale e Trazione delle linee della ex rete Meridionale e che risiedono in Ancona voteranno presso la locale Direzione Compartimentale(Divisione Movimento e Traffico).

VI. - I compartecipanti che fanno parte del personale di Uffici distaccati alla diretta dipendenza dei Servizi Centrali, e che risiedono in una delle seguenti località e cioè: Torino, Milano, Venezia, Ancona, Genova, Firenze, Roma, Napoli, Reggio Calabria e Palermo, voteranno presso la Direzione Compartimentale (Divisione del Movimento e Traffico) che si trova nella rispettiva residenza.

VII. - I compartecipanti che fanno parte del personale in servizio presso le Società per le Strade Ferrate Meridionali, del Mediterraneo e Sicule e che risiedono in Firenze, Milano, Roma e Palermo voteranno presso la Direzione Compartimentale che si trova nella rispettiva residenza.

VIII. - I compartecipanti non compresi fra quelli sopra designati, voteranno presso la stazione o la fermata che si trova nella rispettiva residenza. Quelli che risiedono lungo la linea si recheranno a votare alla stazione o fermata più prossima.

IX. - I compartecipanti che fanno parte del personale delle officine voteranno presso le officine se il numero degli elettori ad esse addetto è maggiore di 50, ed in caso contrario presso la stazione della medesima località.

X. - I compartecipanti che, facendo parte del personale viaggiante, si trovassero il giorno della votazione fuori della propria residenza, nonchè quelli che si trovassero nelle stesse condizioni per trasferta, congedo od altro, si presenteranno a votare presso la sede di votazione più comoda.

XI. - Presso le sedi di votazione, oltre gli elenchi modulo *A* e le schede modulo *B*, di cui all'art. 5 delle norme, saranno depositati:

a) alcuni esemplari del presente Ordine di Servizio;

b) una scorta di elenchi suppletivi modulo *C* per i casi previsti dall' art. 10 delle norme;

c) una scorta del modulo *D*, con il quale gli incaricati di presiedere le operazioni di votazione dovranno comunicare il nome, cognome, qualifica e residenza degli agenti che avranno votato con le modalità dell'art. 10 delle norme, ai Capi dei Servizi od ai Capi dei Compartimenti (per il Compartimento di Reggio Calabria al Capo della Divisione del Movimento e Traffico), cui gli agenti stessi avranno dichiarato di appartenere;

d) i moduli *E, F, G, H* per la trasmissione degli atti della votazione ai seggi elettorali;

e) l'avviso modulo *I* da affiggersi nelle sedi di votazione.

XII. - Le schede, gli elenchi e gli altri moduli *E, F, G, H* suddetti sono distinti coi seguenti colori:

Colore bleu per la elezione dei membri elettivi della Commissione centrale;

Colore rosa per la elezione dei membri elettivi della Commissione compartimentale.

XIII. – Le schede sono munite di gomma e quindi l'elettore, dopo avere scritto sulle schede i nomi dei candidati, deve chiuderle e, prima di consegnarle all'incaricato di presiedere alla votazione, deve firmare le cedoline, lasciandole unite alle schede per essere poi staccate, giusta l'art. 15 delle norme, dai presidenti dei seggi elettorali che saranno costituiti per lo scrutinio dei voti.

L'elettore deve apporre la sua firma, in corrispondenza del suo nome, anche sugli elenchi degli elettori.

XIV. – L'avviso modulo *I*, dovrà rimanere affisso sulla porta del locale destinato per la votazione durante tutti e tre i giorni 11, 12 e 13 agosto 1908, stabiliti per la medesima.

XV. - L'incaricato di presiedere alla votazione dovrà:

a) assicurarsi dell'identità del votante;

b) consegnare al votante le schede che questi deve riempire recandosi all'apposito tavolo, e poscia restituire chiuse;

c) fare apporre dal votante la firma tanto sulle cedoline attaccate alle schede, quanto sugli elenchi degli elettori, accanto al proprio nome;

d) deporre le schede, senza staccarvi le anzidette cedoline, in due distinte urne o cassette, le quali dovranno essere chiuse a chiave durante le eventuali interruzioni di votazione.

Quando non si abbiano disponibili urne o cassette apposite, potranno servire due cassetti ordinari, purchè muniti di chiave;

e) verificandosi il caso di cui all'art. 10 delle norme, e cioè l'ammissione al voto di un elettore non iscritto d'ufficio negli elenchi, dovrà aggiungere negli elenchi suppletivi modulo *C* il nome del votante e le generalità da questi dichiarate, far firmare dal votante gli elenchi medesimi e tenere le relative schede separate dalle altre.

Dovrà inoltre trascrivere a tergo della nota modulo *D*, le dette generalità per la comunicazione a farsi a termini dell'ultimo capoverso dell'art. 10 delle norme.

Se gli agenti ammessi al voto senza essere inscritti negli elenchi normali, appartengono a più Servizi e Compartimenti, la trascrizione delle generalità di cui sopra dovrà farsi su di un esemplare della nota modulo *D*, per ciascun Servizio o Compartimento.

XVI. - Chiusa la votazione, l'incaricato di presiedervi apporrà la sua firma sugli elenchi, e completerà le due note modulo *E*, l'una colore bleu per il presidente del seggio elettorale presso la Direzione Generale, e l'altra colore rosa per il presidente del seggio elettorale presso la Direzione Compartimentale.

Quando siasi verificato il caso di cui al precedente punto XV lettera *e*), completerà inoltre la nota modulo *D* per il Capo del Servizio o per il Capo del Compartimento (e per il Compartimento di Reggio Calabria, per il Capo della Divisione del Movimento e Traffico) a cui appartengono i votanti.

XVII. - Le schede dei votanti inscritti di ufficio negli elenchi normali e quelle dei votanti aggiunti per l'art. 10 delle

norme saranno rispettivamente chiuse nelle buste modulo *F* e modulo *G* colore bleu o colore rosa, a seconda che trattasi della votazione per i membri elettivi della Commissione centrale o per quelli della Commissione Compartimentale. Le due buste dovranno quindi essere suggellate con ceralacca.

XVIII. - Gli elenchi normale e suppletivo, le due buste modulo *F*, e *G*, di cui al punto XVII e la nota modulo *E* di di cui al punto XVI, riflettenti la votazione per i membri elettivi della Commissione centrale, saranno spediti in piego, da registrarsi in cedola, alla Direzione Generale, valendosi della apposita busta modulo *H* colore bleu che dovrà essere suggellata con cerallacca.

Con le stesse modalità saranno spediti alla Direzione del Compartimento nel cui territorio trovasi la sede di votazione, per il Compartimento di Reggio Calabria al Capo della Divisione del Movimento e Traffico) gli elenchi normale e suppletivo, le buste modulo *F* e *G*, e la nota modulo *E* riflettenti la votazione per i membri elettivi della Commissione Compartimentale, valendosi della busta modulo *H* colore rosa.

Il suddetto invio dovrà farsi anche se nessuno dei compartecipanti siasi presentato a votare. In questo caso sugli elenchi normali dovrà essere fatta dagli incaricati espressa dichiarazione e da lui firmata.

La nota modulo *D*, di cui nel punto XVI, sarà chiusa in busta ordinaria e spedita contemporaneamente con registrazione in cedola.

Ordine di Servizio N. 195.

(SERVIZIO VIII)

Dirigenza del Compartimento di Ancona.

Con deliberazione in data 2 luglio 1908 del Consiglio di Amministrazione, il Sotto Capo Servizio Sig. Cav. Ingegnere Dainello Dainelli è stato incaricato di disimpegnare temporaneamente le funzioni di Capo Compartimento presso la Dire-

zione Compartimentale di Ancona, conservando pure temporaneamente la dirigenza del Servizio della trazione e del materiale per le linee ex meridionali.

Per il Direttore Generale
A. CAJO.

Circolare N. 138.

(SERVIZIO VII E X)

Fanali da segnalamento per la coda dei treni.

Sulla maggior parte delle linee della Rete, seguendo il sistema in uso presso la ex R. A., i fanali da segnalamento per la coda dei treni vengono provveduti dalle locomotive.

A partire dal 15 Agosto 1908 tale sistema dovrà essere generalizzato estendendolo indistintamente a tutte le località della Rete, ed all'uopo fra le Divisioni del Movimento e Traffico e della Trazione e Materiale interessate saranno presi i necessari accordi perchè prima di tale data dove ancora vige il sistema dell'ex R. M. le stazioni inviino tutti i fanali da segnalamento per la coda dei treni (siano essi o non inscritti nell'inventario) al Deposito Locomotive od alla Rimessa della sede di Sezione o di Riparto della Trazione nella cui giurisdizione si trovano, e i Depositi o le Rimesse siano sufficientemente riforniti degli occorrenti materiali di consumo e di ricambio per la riparazione dei fanali e relativi accessori.

Le norme da seguirsi nell'uso dei fanali da segnalamento, verranno pubblicate in apposita Istruzione che annulla e sostituisce tutte le corrispondenti disposizioni sin qui in vigore. Detta istruzione verrà distribuita entro i mese di luglio 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 137.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione internazionale torricelliana e 1ª Mostra Biennale d'arte in Faenza.

Per la circostanza della Esposizione sopra indicata devono essere accordati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni degli oggetti d'arte, strumenti scientifici, merci, veicoli, ecc., i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno:* dal 15 luglio al 31 dicembre 1908.

SPEDIZIONI DEGLI OGGETTI D'ARTE, STRUMENTI SCIENTIFICI, MERCI, VEICOLI, ECC.

Andata: dal 15 luglio al 15 settembre 1908.
Ritorno: dal 15 ottobre al 31 dicembre 1908.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

Circolare N. 139.

(SERVIZIO VIII).

VII Congresso dell'Unione Zoologica Italiana in Bormio (Valtellina.)

Nella occasione del Congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi stabiliti della Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 20 agosto al 5 settembre 1908.
Ritorno: dal 25 agosto al 10 settembre detto.

L'applicazione dei ribassi di cui sopra dovrà avere effetto pei viaggi dei congressisti in destinazione di Sondrio e viceversa.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

ANNO I - N. 29.

18 LUGLIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, luglio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

REGIO DECRETO, *17 maggio 1908, n. 276, che approva la convenzione per la proroga di tre mesi a decorrere dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio da parte dello Stato, delle Ferrovie secondarie romane* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, con la quale il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'esercizio delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano e Albano-Anzio-Nettuno;

Visto il R. decreto 28 novembre 1907, n. 814;

Udito il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto col ministro segretario di Stato pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvata l'annessa convenzione in data 25 marzo 1908, tra il Governo e la Società per le ferrovie secondarie romane per la proroga di tre mesi, a partire dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio provvisorio. a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Anzio Nettuno.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
P. BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 159 del 9 luglio 1908.

CONVENZIONE

per l'esercizio da parte dello Stato delle ferrovie secondarie romane.

Premesso:

Che con la convenzione 1° novembre 1891, approvata dal Ministero dei lavori pubblici in data 23 gennaio 1892 (registrata a Milano addì 17 febbraio 1892, n. 9715, vol. 550, foglio 186), la Società delle ferrovie secondarie romane, concessionarie delle due linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, ne affidava l'esercizio fino al 30 giugno 1905 alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo;

Che venuto a cessare col 1° luglio 1905 il detto esercizio e non potendo la Società per le strade ferrate del Mediterraneo continuarlo per l'avvenuta disdetta del contratto di esercizio della Rete Mediterranea, con la convenzione 9 giugno 1905, approvata con legge 9 luglio 1905 n. 392, il Governo a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato assumeva l'esercizio provvisorio della detta linea per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

Che con la Convenzione 27 giugno 1906, fu continuato su richiesta della Società concessionaria, per un altro anno, a partire dal 1° luglio 1906, l'esercizio di quelle linee da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Che con altra Convenzione 9 luglio 1907, approvata con R. decreto n. 814 del 28 novembre 1907, furono prorogate ancora per altri sei mesi, e cioè fino al 31 dicembre 1907, le Convenzioni suddette;

Che infine la Società per le ferrovie secondarie romane ha chiesto al Governo di accordarle un'ultima proroga di tre mesi, per poter definire e completare la sua preparazione alla ripresa definitiva dell'esercizio delle linee Roma-Albano ed Albano-Anzio-Nettuno al 1° aprile 1908; e che il Governo ha ciò concesso solo per evitare che l'impreparazione della Società nuocesse agli interessi del pubblico e con l'esplicita dichiarazione che questa proroga non sarebbe stata seguita da altre e che perciò col 1° aprile 1908 la Società avrebbe dovuto riprendere in ogni modo l'esercizio di quelle linee;

Tutto ciò premesso:

tra le LL. EE. il comm. avv. Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro, ed il signor comm. avv. Ercole Braschi, presidente del Consiglio d'amministrazione della Società per le ferrovie secondarie romane (capitale sociale versato L. 1,500,000) che stipula in rappresentanza della medesima, a seguito di autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 20 febbraio 1908, come dal verbale annesso in copia al presente, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Articolo unico.

Gli accordi intervenuti fra il Governo e la Società delle ferrovie secondarie romane per l'esercizio delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno giusta le Convenzioni 9 giugno 1905, 27 giugno 1906 e 9 luglio 1907 sono prorogati a tutto il 31 marzo 1908 restando fissata al 1° aprile 1908 la data della ripresa dell'esercizio di dette linee da parte della Società. È però fatta eccezione per l'ammontare del canone, di cui nell'art. 5 della prima convenzione e nell'art. 2 della seconda, il quale sarà modificato in relazione a ciò che, per il noleggio e per la manutenzione del materiale rotabile e per l'uso delle stazioni e tronchi comuni, sarà stabilito per regolare i rapporti fra la Società concessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a partire dal 1° aprile 1908.

Fatto a Roma, in doppio esemplare oggi 25 marzo 1908.

Il ministro dei lavori pubblici
PIETRO BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
PAOLO CARCANO.

Per la Società delle ferrovie secondarie romane:

Il presidente
del Consiglio d'amministrazione
ERCOLE BRASCHI.

ESTRATTO AUTENTICO

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

L'anno millenovecentotto, il giorno trentuno marzo in Roma.

A richiesta della spettabile Società delle ferrovie secondarie romane con sede in Roma, via della Vite, n. 113, capitale sociale interamente versato L 1,500,000.

Io cav. Alessandro Colizzi, notaro pubblico residente in Roma con studio in via della Mercede, n. 11, inscritto presso il Consiglio notarile di questo distretto, certifico di avere osservato un libro manoscritto nel quale sono riportati i verbali delle adunanze del Consiglio d'amministrazione della detta Società delle ferrovie secondarie romane; detto registro o libro si compone di pagine 272 scritto fino alla pagina 268. Dal medesimo, a richiesta come sopra, ho constatato che è stato bollato nell'ufficio straordinario di Roma, li 26 aprile 1894, che porta il n. 3 vidimato dal vice presidente del Tribunale di Roma, li 27 aprile 1894, firmato Ferrari, ed alla pagina 265 e seguenti è stato riportato il verbale del Consiglio d'amministrazione della seduta tenuta nel 20 febbraio 1908, del quale si trascrivono le particole seguenti:

Seduta del 20 febbraio 1908 - ore 15,30

Presenti i signori:

comm. avv. Ercole Braschi, presidente,
cav. rag. Emilio Lissoni, vice presidente,
comm. ing. Vincenzo Valagussa, consigliere,
comm. avv. Alberto Rossi, Segretario,
comm. ing. Sigismondo Ferrari, consigliere,
cav. avv. Giulio Pouchain, consigliere,
comm. prof. Nino Pettinati, sindaco.

Il presidente fa dar lettura del verbale della seduta precedente 22 giugno 1907 che viene approvato.

Omissis.

Il Consiglio udite le deliberazioni del signor presidente in relazione alla discussione:

a) autorizza il signor presidente comm. avv. Ercole Braschi, a stipulare colle ferrovie di Stato la proroga di tre mesi, sino cioè al 31 marzo p. v. e sino a quell'altro termine che si rendesse necessario per l'esercizio della linea Roma-Albano-Anzio-Nettuno da parte delle ferrovie stesse a quelle condizioni che il signor presidente riterrà conveniente di accettare;

b) lo autorizza del pari a stipulare colle dette ferrovie le convenzioni che si rendono necessarie per l'assunzione diretta dell'esercizio dopo il 31 marzo p. v. o dopo l'altro termine che fosse invece stabilito, e a fissare quanto possa occorrere in ispecie per il materiale, per le stazioni comuni e per il servizio cumulativo;

c) lo autorizza infine a stipulare coll'on. Ministero dei lavori pubblici e colle dette ferrovie un atto di compromesso per sottoporre al giudizio di arbitri la decisione delle questioni insorte a proposito dell'assunzione diretta dell'esercizio della linea, dando al signor presidente la facoltà di accettare tutte clausole che crederà opportuno di accettare, e di designare gli arbitri.

Omissis.

Dopo tale verifica, io notaio ho restituito il detto registro al signor comm. Ercole Braschi, dopo averne fatta esatta collazione e ritenerne copia.

Roma, dal mio studio questo dì ed anno suddetto.

ALESSANDRO COLIZZI, notaro.

REGIO DECRETO, *17 maggio 1908, n. 277, che approva la convenzione per la proroga di tre mesi a decorrere dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio, da parte dello Stato, delle linee Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le leggi 22 aprile 1905, n. 137 e 7 luglio 1907, n. 429 con le quali il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle linee Varese–Porto Ceresio e Roma–Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione; Visti i Regi decreti 29 giugno 1905, n. 360; 5 luglio 1906, n. 381; 19 maggio 1907, n. 359; e 31 agosto 1907, n. 679;

Uditi il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni in data 25 marzo 1908, tra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, per la proroga di tre mesi, a partire dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee di Varese–Porto Ceresio e Roma–Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 159, del 9 luglio 1908.

Ordiniamo che il presente decreto, munito dal sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI.
GIOLITTI.
CARCANO.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

CONVENZIONE

per l'esercizio da parte dello Stato della linea Varese-Porto Ceresio.

Premesso:

Che con la Convenzione 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto n. 760 del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio;

Che con l'art. 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria;

Che con la Convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto n. 360 del 29 stesso mese, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

Che con altra Convenzione 30 giugno 1906, approvata con R. decreto n. 381 del 5 luglio 1906 la suddetta Convenzione 24 giugno 1905 fu prorogata di un'altro anno a partire dal 1° luglio 1906;

Che con la legge 15 luglio 1906, n. 325, fu approvata la Convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione

della rete Mediterranea per la quale tra l'altro, lo Stato acquistò il materiale rotabile in dotazione alla linea Varese-Porto Ceresio e l'officina termo-elettrica di Tornavento, che fornisce l'energia per l'esercizio della linea medesima e che pertanto fu sostituita alla Convenenzione 30 giugno 1906 l'altra 12 maggio 1907 approvata con R. decreto n. 359 del 19 detto ed i cui effetti cessarono al 30 giugno 1907;

Che con altra Convenzione 10 luglio 1907 approvata con R. decreto n. 679 del 31 agosto 1907 furono prorogate ancora per altri sei mesi, e cioè fino al 31 dicembre 1907, le Convenzioni suddette;

Che infine la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Governo di accordarle un'ultima proroga di tre mesi, per poter definire e completare la sua preparazione alla ripresa definitiva dell'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio al 1° aprile 1908; e che il Governo ha ciò concesso solo per evitare che l'impreparazione della Società nuocesse agli interessi del pubblico e con l'esplicita dichiarazione che questa proroga non sarebbe stata seguita da altre e che perciò col 1° aprile 1908 la Società avrebbe dovuto riprendere in ogni modo l'esercizio di quella linea.

Tutto ciò premesso:

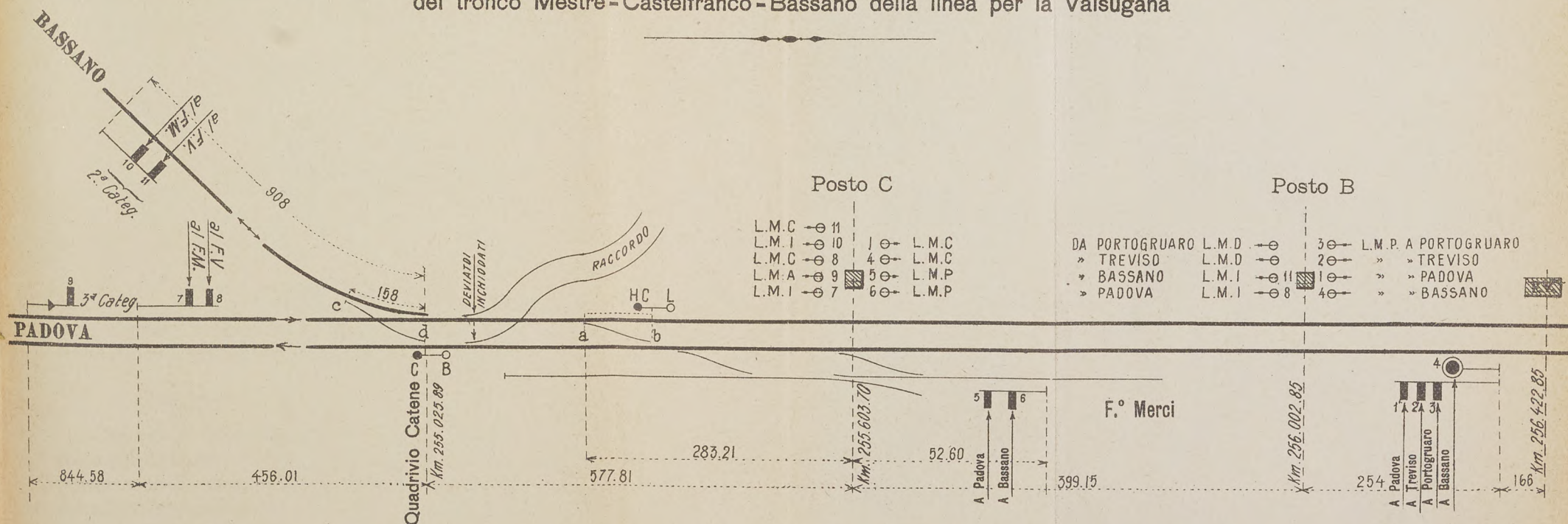
tra le LL. EE. il comm. avv. Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro, ed il comm. avv. Ercole Braschi, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di ammininistrazione nella seduta del 18 gennaio 1908 come da verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Artitcolo unico.

Gli accordi intervenuti fra il Governo e la Società delle strade ferrate del Mediterraneo per l'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio giusta le Convenzioni 24 giugno 1905, 30 giugno 1906, 2 maggio 1907 e 10 luglio 1907 sono prorogati a tutto il 31 marzo 1908, restando fissata al 1° aprile 1908 la data della ripresa dell'esercizio di detta linea da parte della Società. È però fatta eccezione per l'ammontare del canone

Allegato all' Ordine di Servizio N. 196 - 1908.

STAZIONE DI MESTRE

Impianti provvisori di segnalamento e di sicurezza in dipendenza dell' apertura all' esercizio del tronco Mestre-Castelfranco-Bassano della linea per la Valsugana

LMD Leva di manovra del disco di protezione da P. Gruaro e Treviso
LMI » » del semaforo » » » Padova e Bassano
LMP » » dei segnali di partenza
LMC » » di consenso
LMA » » del semaforo di III Categoria
● / ○ Deviatoio in posizione normale / rovescia

OSSERVAZIONI

Le leve di manovra dei segnali situate presso il Posto **B** sono collegate fra loro mediante serrature Bouré a chiave unica per impedire che possano essere manovrate contemporaneamente.

Gli scambi di ciascuna delle comunicazioni **ab** e **cd** sono manovrati con una sola leva ed assicurati sia nella posizione normale che in quella rovescia da fermadeviatoi Rizzi.

Le leve di manovra dei segnali e dei consensi situate al Posto **C** sono munite di serrature Bouré, le cui chiavi sono opportunamente collegate a quelle dei fermascambi Rizzi applicate agli scambi delle comunicazioni **a-b**, **c-d**.

Le chiavi Rizzi HC portanti le chiavi Bouré (1-2) permettono la manovra delle leve 1, 5, 8, 11
La chiave » L portante la chiave » (1) permette » » » 7, 10
» » B » » » (S 2) » » » » 4, 6

d'uso del materiale rotabile, di cui all'articolo unico della Convenzione 12 maggio 1907, il quale sarà modificato in relazione a ciò che pel noleggio del materiale rotabile sarà stabilito per regolare i rapporti fra la Società concessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a partire dal 1° aprile 1908.

Fatto a Roma, in doppio esemplare, oggi 25 marzo 1908,

Il ministro dei lavori pubblici
PIETRO BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
PAOLO CARCANO.
Per la Società Mediterranea
ERCOLE BRASCHI.

CONVENZIONE

per l'esercizio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione.

Premesso:

Che con le convenzioni 20 aprile 1889, approvata con R. decreto del 28 detto, n. 6066 (serie 3ª) e 23 dicembre 1891, approvata con R. decreto del 24 detto, n. 736, il Governo accordava al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885 della Deputazione provinciale di Roma e per esso alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (porta Cavalleggieri) a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, e poi un tronco di prolungamento dalla stazione di porta Cavalleggieri alla stazione di Trastevere;

Che con l'art. 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio dell'indicata ferrovia Roma (Trastevere) Viterbo con la diramazione Capranica-Ronciglione, in base ad accordi con gli enti concessionari;

Che con la Convenzione 24 giugno 1905, approvata con R. decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio dell'indicata ferrovia per un anno, a partire dal 1° luglio 1905;

Che con altra Convenzione 30 giugno 1906, approvata con R. decreto 5 luglio 1906, n. 381, la suddetta Convenzione 24 giugno 1905 fu prorogata di un altro anno, a partire dal 1° luglio 1906;

Che con legge 15 luglio 1906, n. 325, fu approvata la Convenzione 13 aprile 1906, per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, per la quale, tra l'altro, la Stato acquistò il materiale rotabile in dotazione alla linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, e che pertanto fu sostituita alla Convenzione 30 giugno 1906, l'altra 12 maggio 1907, approvata con R. decreto n. 359 del 19 detto ed i cui effetti cessarono al 30 giugno 1907;

Che con altra Convenzione 10 luglio 1907, approvata con R. decreto n. 679, del 31 agosto 1907, furono prorogate ancora per altri sei mesi, e cioè al 31 dicembre 1907, le Convenzioni suddette;

Che infine la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Governo di accordarle un'ultima proroga di tre mesi, per potere definire e completare la sua preparazione alla ripresa definitiva dell'esercizio della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione al 1° aprile 1908, e che il Governo ha già concesso solo per evitare che l'impreparazione della Società nuocesse agli interessi del pubblico, e con l'esplicita dichiarazione che questa proroga non sarebbe stata seguita da altre e che perciò col 1° aprile 1908 la Società avrebbe dovuto riprendere in ogni modo l'esercizio di quella linea.

Tutto ciò premesso:

tra LL. EE. il comm. avv. Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro, ed il comm. avv. Ercole Braschi, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 18 gennaio 1908, come dal verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Articolo unico.

Gli accordi convenuti tra il Governo e la Società italiana per le strate ferrate del Mediterraneo, per l'esercizio della linea

Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, giusta e Convenzioni 24 giugno 1905, 30 giugno 1906, 12 maggio 1907 e 10 luglio 1907, sono prorogati a tutto il 31 marzo 1908, restando fissata al 1° aprile 1908 la data della ripresa dell'esercizio di dette linee da parte della Società.

È però fatta eccezione per l'ammontare di due canoni di cui all'art. 4 della Convenzione 24 giugno 1905 ed all'articolo unico della Convenzione 12 maggio 1907, i quali saranno modificati in relazione a ciò che per il noleggio, per la manutenzione del materiale rotabile e per l'uso delle stazioni comuni sarà stabilito per regolare i rapporti fra la Società italiana per le strate ferrate del Mediterraneo e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a partire dal 1° aprile 1908.

Fatto a Roma, in doppio esemplare, oggi 25 marzo 1908.

Il ministro dei lavori pubblici
PIETRO BERTOLINI.
Il ministro del tesoro
PAOLO CARCANO.
Per la Società mediterranea:
ERCOLE BRASCHI.

Società italiana per le Strate ferrate del Mediterraneo (Società anonima con sede in Milano - Capitale sociale lire 180 milioni, interamente versato - ammortizzato per L. 1.050,000).

Estratto dal libro n. 17 dei processi verbali del Consiglio di amministrazione.

Seduta n. 277 del 18 gennaio 1908.

Presenti i signori:

Falcone comm. avv. Giacomo, presidente,
Borromeo conte Giberto, vice presidente,
Arlotta cav. Antonio, consigliere,
Bertarelli comm. Tommaso, id.,
Borghese don Francesco duca di Bomarzo, id.,
Canzi Luigi, id.,
Casana barone avv. Ernesto, id.,
Durazzo Pallavicini marchese Giacomo Filippo, id.,
Esterle ing. Carlo, id.,
Marangoni comm. avv. Alessandro, id.,.

Marsaglia comm. ing Ernesto, id.,
Pallavicino marchese Domenico, id.,
Podestà barone Luca, id.,
Pollone comm. Eugenio, id.,
Rava comm. Enrico, id.,
Joel comm. Otto, sindaco,
Besozzi nob. cav. Alessandro, id.,
Oliva comm. ing. Giuseppe, direttore generale,
Peregalli cav. avv Alessandro, segretario.

Viene eletto ed approvato il verbale della scorsa adunanza

Omissis.

Il Consiglio, udite le dichiarazioni del signor direttore generale in relazione alla discussione che ne è seguita:

a) autorizza il signor direttore generale comm. ing. Giuseppe Oliva, o per esso il consulente legale signor comm. avvocato Ercole Braschi, a stipulare colle ferrovie di Stato la proroga di tre mesi, sino cioè al 31 marzo p. v. o sino a quel l'altro termine che si rendesse necessario, per l'esercizio delle linee Roma-Trastevere-Viterbo e Varese-Porto Ceresio da parte delle ferrovie stesse e a quelle condizioni che i signori delegati riterranno conveniente di accettare;

b) li autorizza del pari a stipulare colle dette ferrovie le Convenzioni che si rendano necessarie per l'assunzione diretta dell'esercizio dopo il 31 marzo p. v. o dopo l'altro termine che fosse invece stabilito, e a fissare quanto possa occorrere, in ispecie per il materiale, per le stazioni comuni e per il servizio cumulativo;

c) li autorizza infine a stipulare coll'on. Ministero dei lavori pubblici e colle dette ferrovie un atto di compromesso per sottoporre al giudizio di arbitri la decisione delle questioni insorte a proposito dell'assunzione diretta dell'esercizio delle due linee, dando ai detti delegati sociali la facoltà di accettare tutte le clausole che crederanno opportuno di accettare, e di designare gli arbitri.

Omissis.

Per il presidente
GIBERTO BORROMEO

Il segretario
A. PEREGALLI.

Copia per estratto conforme alla parte che vi corrisponde dell'originale in atti della Società per le strade ferrate del Mediterraneo rilasciata alla Società ferroviaria stessa.

Milano, 9 marzo 1908.

Dott. DOMENICO MORETTI fu ANGELO
notaio di Milano

Visto per la legalizzazione della firma di Moretti dott. Domenico, notaio di Milano.

Milano, dal R. tribunale civile e penale il 10 marzo 1908.

Il presidente.

Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo (Società anonima con sede in Milano – Capitale sociale L. 180 milioni interamente versato – ammortizzato per L. 1.050.000).

Estratto dal libro n. 17 dei processi verbali del Consiglio d'amministrazione.

Seduta n. 277 del 18 gennaio 1908.

Presenti i signori:

Falcone comm avv. Giacomo, presidente,
Borromeo conte Giberto, vice presidente,
Arlotta cav. Antonio consigliere,
Bertarelli comm. Tommaso, id.,
Borghese don Francesco duca di Bomarzo, id.,
Canzi Luigi, id.,
Casana barone avv. Ernesto, id.,
Durazzo Pallavicini marchese Giacomo Filippo, id.,
Esterle ing. Carlo, id.,
Marangoni comm. avv. Alessandro, id.,
Marsaglia comm. ing. Ernesto, id.,
Pallavicino marchese Domenico, id.,
Podestà barone Luca, id.,
Pollone comm. Eugenio, id.,
Rava comm. Enrico, id.,
Joel comm. Otto, sindaco,
Besozzi nob. cav. Alessandro, id.,
Oliva comm. ing. Giuseppe, direttore generale,
Peregalli cav. avv. Alessandro, segretario.

Viene eletto ed approvato il verbale della scorsa adunanza.

Omissis.

Il Consiglio, udite le dichiarazioni del signor direttore generale in relazione alla discussione che ne è seguita:

a) autorizza il signor direttore generale comm. ing. Giuseppe Oliva, o per esso il consulente legale signor comm. avvocato Ercole Braschi, a stipulare colle ferrovie di Stato la proroga di tre mesi, sino cioè al 31 marzo p. v. o sino a quell'altro termine che si rendesse necessario, per l'esercizio delle linee Roma-Trastevere-Viterbo e Varese-Porto Ceresio da parte delle ferrovie stesse e a quelle condizioni che i signori delegati riteranno conveniente di accettare:

b) li autorizza del pari a stipulare colle dette ferrovie le convenzioni che si rendano necessarie per l'assunzione diretta dell'esercizio dopo il 31 marzo p. v. o dopo l'altro termine che fosse invece stabilito, e a fissare quanto possa occorrere in ispecie per il materiale, per le stazioni comuni e per il servizio cumulativo;

c) li autorizza infine a stipulare coll'on. Ministero dei lavori pubblici e colle dette ferrovie un atto di compromesso per sottoporre al giudizio di arbitri la decisione delle questioni insorte a proposito dell'assunzione diretta dell'esercizio delle due linee, dando ai detti delegati sociali le facoltà di accettare tutte le clausole che crederanno opportuno di accettare, e di designare gli arbitri.

Omissis

. . . .

Per il presidente
GIBERTO BORROMEO.

Il segretario
A. PEREGALLI.

Copia per estratto conforme alla parte che vi corrisponde dell'originale esistente presso l'Amministrazione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo rilasciata alla Amministrazione stessa.

Milano, 31 marzo 1908.

Dott. DOMENICO MORETTI fu ANGELO.
notaio di Milano.

Nota per la legalizzazione della firma di Moretti dott. Domenico notaio di Milano.

Milano, dal R. tribunale civile e penale, il 31 marzo 1908.

Il presidente.

LEGGE *N. 335 del 30 giugno 1908 sulla pignorabilità e sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi dei funzionari delle Amministrazioni pubbliche* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

TITOLO I.

Divieto di pignoramento, sequestro e cessione degli stipendi.

Art. 1.

Salvo le eccezioni stabilite nei seguenti articoli, non possono essere ceduti, nè pignorati, nè sequestrati gli stipendi, le paghe, le mercedi, i salari, gli assegni e le indennità, i sussidi, le gratificazioni, le pensioni, le indennità che tengono luogo di pensione, ed i compensi di qualsiasi specie che lo Stato, l' Amministrazione del fondo per il culto, gli Economati generali, le Provincie, i Comuni, le Istituzioni pubbliche di beneficenza, i Monti di pietà, le Camere di Commercio, gli Istituti di emissione, le Casse di risparmio e le Compagnie assuntrici di pubblici servizi ferroviari, tramviari e marittimi, corrispondono ai loro funzionari, impiegati, salariati, pensionati ed a qualunque altra persona per effetto ed in conseguenza dell' opera prestata nei servizi da essi dipendenti.

Art. 2.

Il pignoramento ed il sequestro sono ammessi sugli stipendi e sugli altri assegni equivalenti, nonchè sulle pensioni, e sulle indennità che tengono luogo di pensioni nei seguenti limiti:

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 158, dell'8 Luglio 1908.

1 Fino alla concorrenza di un terzo valutato al netto per cause di alimenti dovuti per legge.

2. Fino alla concorrenza di un quinto valutato al netto delle ritenute per debiti verso lo Stato, e verso gli altri enti, od istituti indicati nell'art. 1, dipendenti dall'esercizio delle funzioni di impiegato o salariato o per somme dovute a titolo d'imposte o tasse personali.

3. Fino alla concorrenza di un quinto dello stipendio valutato al netto per tasse dovute ai Comuni.

Il pignoramento ed il sequestro per il simultaneo concorso delle cause indicate ai nn. 2 e 3 non può colpire una quota maggiore del quinto sopraindicato, e, quando concorrono anche le cause di cui al n. 1, non può cumulativamente pignorarsi o sequestrarsi una quota maggiore della metà dello stipendio o degli altri assegni suddetti valutati al netto.

TITOLO II.

Della cessione degli stipendi dei funzionari dipendenti dallo Stato.

Art. 3.

Fino a che siano in attività di servizio gl' impiegati dipendenti dallo Stato, dall' Amministrazione del fondo per il culto, e dagli Economati generali, nonchè gli ufficiali dell' esercito, della R. Marina, delle guardie di finanza e di città, e degli altri corpi armati a servizio dello Stato, possono cedere una quota parte degli emolumenti da essi goduti alla data della cessione, non superiore al quinto del loro ammontare netto, e per un periodo di tempo non maggiore di 5 anni.

La cessione può aver luogo soltanto a favore di Istituti di credito e di previdenza costituiti fra impiegati o salariati delle pubbliche Amministrazioni, di Casse di risparmio, di Società cooperative od ordinarie di credito, di Monti di pietà e di Società di assicurazione costituite o legalmente esercenti in Italia.

Le disposizioni del presente articolo non sono applicabili a coloro che non abbiano stabilità d' impiego che conferisca diritto a pensione od indennità, a coloro che non siano provvisti di stipendio od altro assegno fisso e continuativo che ne tenga luogo, ed infine ai funzionari appartenenti al corpo diplomatico e consolare.

Rimangono ferme per l'Amministrazione ferroviaria dello Stato e per i ferrovieri le disposizioni dell'art. 9 della legge 14 luglio 1907, n. 553.

Art. 4.

La cessione non può aver luogo che da parte di un solo cedente in favore di un solo cessionario.

Quando preesistano pignoramenti o sequestri, la facoltà di cessione non può esercitarsi che sulla differenza tra la quota cumulativamente pignorata o sequestrata ed i due quinti dello stipendio od altro assegno che ne tenga luogo, valutati al netto, fermo rimanendo l'obbligo della estinzione della cessione stessa nel termine massimo di 5 anni.

Quando i pignoramenti od i sequestri abbiano luogo dopo che la cessione sia stata regolarmente intimata al tesoro, ai sensi dell'art. 7, non potrà cumulativamente pignorarsi o sequestrarsi che la differenza fra la quota ceduta e la metà dello stipendio od altro assegno fisso e continuativo che ne tenga luogo, valutati al netto di ritenute.

Art. 5.

Fino a quando non sia estinta l'obbligazione per cui fu stipulata una prima cessione, sarà inefficace e come non avvenuta qualunque ulteriore cessione, a meno che il nuovo atto non estingua od assorba la cessione precedente, purchè però la durata di questa seconda cessione non si prolunghi oltre a cinque anni dall'inizio della prima.

Sono parimente inefficaci e come non avvenuti, rispetto allo Stato, l'alienazione, il pignoramento od il sequestro della quota ceduta.

Art. 6.

Nel caso di cessazione dal servizio con diritto a pensione, la cessazione di una quota di stipendio o di altro assegno che ne tenga luogo, estenderà i suoi effetti sopra una quota pari al quinto della pensione concessa al debitore, fino alla estinzione del debito per il quale la cessione fu stipulata.

Nel caso poi di cessazione dal servizio con diritto alla indennità per una volta tanto, l'importo delle residue rate sarà ritenuto per intero sulla indennità spettante all'impiegato e corrisposto al cessionario, previo abbuono, da parte di questo, degli interessi in più percetti, salvo i preesistenti diritti di cui all'art. 2.

Art. 7.

Le cessioni debbono farsi per atto scritto.

L'atto deve essere agli effetti dell'art. 1539 del Codice civile comunicato dalle parti mediante piego raccomandato al direttore generale del tesoro, il quale, accertatane la regolarità, ne dichiara in iscritto, entro giorni trenta dalla ricevuta l'accettazione al cessionario e contemporaneamente provvede per l'esecuzione.

La cessione ha effetto, rispetto all'Amministrazione, cominciando dalla rata del mese successivo a quella in cui ebbe luogo la notificazione.

Art. 8.

Coi contributi fissati dagli articoli 9 e 10 è costituito un fondo destinato a garantire gli Istituti indicati nella 2ª parte dell'art. 3 da ogni eventuale perdita per le sovvenzioni da essi fatte in base alle cessioni consentite in conformità del presente titolo e per le quali sia stato rilasciato dalla Direzione generale del tesoro la dichiarazione di nulla osta nei modi e con le cautele da determinarsi nel regolamento di cui all'art. 18.

Per conto di detto fondo di garanzia, il tesoro avrà sempre diritto di riscattare le cessioni che rimanessero a carico del fondo stesso, con relativo abbuono degli interessi in più percetti dal cessionario.

Art. 9.

Gli impiegati e gli ufficiali enumerati nella prima parte dell'art. 3 che cedono parte dei loro emolumenti, devono rilasciare sulla prima rata di stipendio con la quale ha inizio la cessione, oltre alla quota ceduta, anche una somma corrispon-

dente al 2 per cento sull'ammontare complessivo della cessione stessa — e tale somma sarà dal tesoro versata al fondo di garanzia di cui al precedente art. 8.

Art. 10.

Tutti gl'impiegati e gli ufficiali indicati nella prima parte dell'art. 3 rilasciano ogni mese sul loro stipendio:

Centesimi 10 se provvisti di uno stipendio lordo non superiore alle L. 1500.

Centesimi 20 se provvisti di uno stipendio lordo superiore alle L. 1500 sino alle L. 3000.

Centesimi 30, se provvisti di uno stipendio lordo superiore alle L. 3000 sino a L. 5000.

Centesimi 40 se provvisti di uno stipendio lordo superiore alle L. 5000 sino a L. 7000.

Centesimi 50 se provvisti di uno stipendio lordo superiore alle L. 7000.

La somma complessivamente ritenuta a ciascuno impiegato in conformità del presente articolo sarà restituita al medesimo senza interessi a sua domanda all'atto della cessazione dal servizio purchè l'impiegato stesso non abbia durante la sua carriera contratto alcuna cessione ai sensi del precedente articolo.

Il medesimo diritto al rimborso potrà essere esercitato dagli eredi dell'impiegato.

L'azione per tale rimborso si prescrive trascorsi i due anni rispettivamente dall'effettiva cessazione dal servizio o dalla morte.

Art. 11.

Le somme raccolte con le ritenute speciali stabilite dagli articoli 9 e 10 saranno mensilmente versate nella Cassa depositi e prestiti la quale ne curerà la gestione, tenendo aperto un conto corrente col tesoro che farà i prelevamenti occorrenti:

a) per far fronte agl'indennizzi a favore dei cessionari a causa dei rischi diversi;

b) per rimborsi agl'impiegati o ai loro eredi, da effettuarsi ai termini dell'art. 10.

Le rimanenti somme accumulate di anno in anno saranno investite con i relativi interessi composti a cura dell'amministrazione della Cassa depositi e prestiti in impiego fruttifero e destinate ad aumentare il fondo di garanzia.

TITOLO III.

Della cessione dello stipendio degli impiegati non dipendenti dallo Stato.

Art. 12.

Gl'impiegati che abbiano stabilità d'impiego che conferisca diritto a pensione o ad indennità, e siano provvisti di uno stipendio od altro assegno fisso e continuativo dipendenti dalle Provincie, dai Comuni, dalle Istituzioni pubbliche di beneficenza, dai Monti di pietà, dalle Camere di commercio, dagl'Istituti di emissione, dalle Casse di risparmio e dalle Compagnie assuntrici di pubblici servizi ferroviari e marittimi, possono cedere una quota di questi emolumenti goduti alla data della cessione, non superiore al quinto del loro ammontare netto.

La cessione non può aver luogo che a favore degli Istituti di credito indicati nella seconda parte dell'art. 3.

Le disposizioni del presente articolo sono estese ai ferrovieri, i quali non godano di un salario od assegno fisso e continuativo anche se dipendenti dello Stato, ed agli operai dello Stato che si trovano nelle stesse condizioni, purchè la cessione sia fatta a Società mutue cooperative di credito o di consumo costituite nella loro classe.

Art. 13.

Alle cessioni considerate in questo titolo sono applicabili le disposizioni contenute negli articoli 4, 5, 6 e nel primo e terzo comma dell'art 7 della presente legge sostituendosi però al Tesoro od allo Stato l'Ente od Istituto da cui l'impiegato cedente dipende.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 14.

È vietata le fidejussione in pro' del cedente da parte di altro impiegato, sempre che l'obbligazione del fidejussore possa risolversi nella cessione di una quota del proprio stipendio o di altro assegno che ne tenga luogo.

Art. 15.

Le Casse di risparmio ed i Monti di pietà sono autorizzati a concedere prestiti agli impiegati sopra cessioni del quinto degli stipendi ed assegni nei modi e con le forme stabilite nella presente legge.

I prestiti che non abbiano la garanzia stabilita dall'art. 8 devono aver quella dell'assicurazione sulla vita e dai rischi diversi, o quelle altre malleverie che ne rendano certo il ricupero, nei casi in cui venga meno, per qualsiasi motivo, la corrisponsione dello stipendio o assegno.

Art. 16.

Gli atti di cessione contemplati dalla presente legge, e quelli di notificazione dei medesimi, nonchè tutti gli altri documenti occorrenti per la cessione dei prestiti, sono esenti da tassa di bollo. Per le cessioni stesse la tassa proporzionale di registro stabilita dall'art 20 della tariffa annessa al testo unico approvato con R. decreto 20 maggio 1897, n. 217 è ridotta a centesimi 25 oltre i due decimi.

Quando l'Amministrazione competente riconosca che la cessione non possa avere esecuzione, e così il relativo atto rimanga inefficace, è ammessa la restituzione della tassa pagata, sotto deduzione della tassa fissa di L. 1 20 per l'eseguita formalità di registrazione, purchè ne sia fatta regolare domanda entro il termine di mesi 6 dal giorno in cui è stata partecipata al cedente l'inefficacia della cessione. Siffatta domanda non è soggetta a tassa di bollo.

Art. 17.

Le disposizioni della presente legge non pregiudicano i pignoramenti, i sequestri e le cessioni costituite legalmente prima della pubblicazione della legge stessa.

Può però estinguere l'obbligazione per la quale fu stipulata la cessione prima della pubblicazione della presente legge mediante la restituzione della somma capitale ancora dovuta al cessionario, e la corresponsione degli interessi pattuiti e maturati fino al giorno in cui segue la restituzione, e ciò nonostante qualunque fatto in contrario.

A tal uopo il debitore può valersi della facoltà concessa dall'art. 5 della presente legge, purchè ad un tempo si estingua la cessione precedentemente contratta, stipulandosi la nuova.

Art. 18.

Con regolamento da approvarsi con decreto Reale, entro il termine di quattro mesi dalla pubblicazione della presente legge saranno stabilite le norme per l'esecuzione della medesima.

La legge entrerà in vigore nel 15° giorno dalla pubblicazione del regolamento. Dal 1° luglio 1908 e fino al giorno dell'attivazione della presente legge, è estesa la proroga della legge, 7 luglio 1902, n. 276 di che alla legge 31 dicembre 1907, n. 803.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 giugno 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
CARCANO.
LACAVA.
COCCO-ORTU.
ORLANDO.

Visto, *Il guardasigilli* : ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 196.

(Servizio XI)

Attivazione nella stazione di Mestre di impianti provvisori di segnalamento e di sicurezza in dipendenza dell'apertura all'esercizio del tronco Mestre-Castelfranco-Bassano, della linea per la Valsugana.

In dipendenza dell'apertura all'esercizio del tronco Mestre-Castelfranco-Bassano, della linea per la Valsugana, a partire dal treno N. 4485-*A* del giorno 15 luglio 1908, verranno attivati, in via provvisoria, nella stazione di Mestre, i nuovi impianti di segnalamento e di sicurezza indicati nell'unito schizzo e qui specificati:

a) un disco girevole (N. 4) per comandare le partenze dei treni dal F. V. per Bassano, collocato presso il semaforo a tre ali, che regola le partenze dal F. V. stesso per Padova, Treviso e Portogruaro;

b) due semafori ad un'ala di 1ª categoria, posti l'uno davanti all'altro e a differente altezza, in modo da costituire un semaforo unico a due ali l'una sopra l'altra; l'ala più alta (N. 5) comanderà le partenze dal fascio merci verso Padova, e la più bassa (N. 6) quelle dal fascio stesso verso Bassano;

c) due semafori ad un'ala di 2ª categoria posti essi pure l'uno davanti all'altro e a differente altezza in modo da costituire un unico semaforo a due ali l'una sopra l'altra, a protezione della stazione rispetto ai treni provenienti da Bassano; l'ala superiore (N. 11) servirà per regolare l'accesso ai binari viaggiatori e quella inferiore (N. 10) per regolare invece l'accesso ai binari del fascio merci.

In pari tempo le due ali di 2ª categoria del semaforo che attualmente serve per la protezione della stazione rispetto ai treni provenienti da Padova, saranno trasformate in segnali di 1ª categoria: l'ala superiore (N. 8) comanderà agli arrivi al F. V. e quella inferiore agli arrivi al fascio merci. Detto semaforo sarà preceduto da un unico semaforo ad un'ala di 3ª categoria (N. 9). Per conseguenza verrà soppresso il disco girevole ripe-

titore degli attuali segnali di 1ª categoria, situato alla progressiva Km. 253.719,32.

Tutti i segnali che regolano gli arrivi da Padova e da Bassano al F. V. o le partenze dal fabbricato stesso per quelle due direzioni, saranno manovrati dall'attuale posto *B*; quelli invece che comandano ai treni da riceversi nel fascio merci od a quelli in partenza dal fascio stesso saranno manovrati dall'attuale posto *C*.

Il detto posto *C* concederà inoltre il consenso al posto *B* per la manovra a via libera dei segnali di partenza e di protezione verso Padova Bassano.

Gli altri segnali della stazione di Mestre continueranno ad avere il significato attuale.

Nello schizzo annesso sono indicati, oltre ai segnali sopraccennati, i binari, i deviatoi e le distanze rispettive, nonchè i collegamenti fra le leve di manovra dei vari meccanismi, che possono interessare il personale di Stazione, di macchina e di scorta ai treni.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 197.

(SERVIZIO VII)

Apertura all'esercizio del tronco Mestre-Bassano della Ferrovia della Valsugana.

Col giorno 15 and. viene aperto al servizio locale il tronco Mestre-Castelfranco Veneto-Bassano della ferrovia Mestre-Bassano-Primolano, esercitata dalla Società Italiana della Valsugana.

Detta ferrovia si distacca dalla stazione di Mestre e successivamente si innesta nelle stazioni di Castelfranco Veneto e Bassano di questa Amministrazione.

Però i treni della Ferrovia Valsugana muoveranno e termiranno la loro corsa nella stazione di Venezia S. Lucia percorrendo il tronco Mestre-Venezia.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato disimpegnerà, pertanto, anche per conto della nominata ferrovia, il servizio nelle stazioni di Bassano, Castelfranco Veneto, Mestre e Venezia S. Lucia.

I treni della Ferrovia Valsugana transitanti sul tronco Mestre-Venezia, secondo l'orario compilato e pubblicato dalle Ferrovie dello Stato, saranno condotti e scortati da personale di quella Amministrazione: per quanto riguarda la circolazione, la composizione, il peso e la frenatura dei treni stessi, varranno sul detto tronco, le norme ed i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Gli agenti della Ferrovia Valsugana dovranno nelle stazioni di Bassano, Castelfranco Veneto, Mestre e Venezia S. Lucia e sul tronco Mestre-Venezia, attenersi alle disposizioni di servizio vigenti sulle Ferrovie dello Stato e prestare obbedienza agli ordini dei Capi stazione, o di chi per essi, delle Ferrovie medesime.

I trasporti di viaggiatori, bagagli, cani, merci, veicoli, bestiame, ecc., effettuati coi treni della Valsugana sul tronco Venezia-Mestre, devono essere tassati per tale percorso in base alle Tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato, comprese le tasse minime, da applicarsi separatamente per detto percorso, e la quota afferente al percorso medesimo deve essere integralmente assegnata all'Amministrazione delle Ferrovie stesse.

I trasporti:

1° fra le stazioni comuni di Mestre, Castelfranco Veneto e Bassano;

2° fra le stazioni di Venezia, Castelfranco Veneto e Bassano, vengono tassati ed eseguiti per la via più economica, salvo contraria domanda dello speditore.

I trasporti di merci, veicoli e bestiame fra la Ferrovia Valsugana e la stazione di Venezia Marittima, vengono eseguiti, per il tratto fra la stazione di Venezia S. Lucia e Venezia Marittima, coi treni delle Ferrovie dello Stato.

I trasporti in servizio locale fra Mestre e Venezia si effettuano esclusivamente coi treni delle Ferrovie dello Stato.

Però i viaggiatori muniti di biglietto da Mestre per Venezia o viceversa, o di qualsiasi altro biglietto comprendente il percorso Mestre-Venezia, in servizio interno delle Ferrovie dello

Stato o cumulativo con altre Amministrazioni, possono valersi, tra Mestre e Venezia, anche dei treni della Ferrovia Valsugana.

L'eseguimento dei trasporti fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e quelle della Ferrovia Valsugana avrà luogo, per ora, in base agli articoli 125 e 129 delle Tariffe e condizioni pei trasporti.

Le stazioni di Bassano, Castelfranco Veneto, Mestre e Venezia S. Lucia riceveranno apposite istruzioni dalla Ferrovia Valsugana per quanto riguarda il servizio interno della sua linea.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 198.

(SERVIZIO XI)

Segnali straordinari lungo le linee.

Si è verificato qualche volta il caso (specialmente lungo le linee di montagna) che alcuni guardiani i quali avevano il loro posto normale di guardia allo aperto e quindi facevano uso normalmente dei segnali ottici prescritti per i treni diurni, si siano trovati nella necessità di esporre segnali straordinari entro le gallerie e non avessero pronta la lanterna di segnalamento.

Per ovviare a tale inconveniente si prescrive, che tutti i guardiani i quali debbano prestare servizio in vicinanza di gallerie di lunghezza eguale o superiore a 250 metri oppure lungo tratti di linea con gallerie di lunghezze anche inferiori a metri 250, ma alternate con trincee in condizioni non buone di visibilità, quando le une e le altre si succedono a breve distanza per una lunghezza complessiva di metri 800, tengano accesa anche di giorno al passaggio dei treni la lanterna dei segnali, per essere sempre pronti ad esporre, nel caso di bisogno segnali straordinari anche in galleria.

Le Divisioni Compartimentali del Mantenimento stabili-

ranno per ogni linea quali siano i posti di guardia che devono attenersi alle prescrizioni del presente Ordine di Servizio.

Restano invariate le disposizioni vigenti relative ai segnali acustici.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 199.

(SERVIZIO VIII)

Trasporti di petrolio da Reggio Emilia.

Alla Ditta Angelo Sandri è stata concessa la facoltà di eseguire dalla stazione di Reggio Emilia in servizio interno della Rete, spedizioni a carro completo, di petrolio in lattoni comuni sotto l'osservanza delle condizioni stabilite dall'ultimo capoverso' del richiamo (1) all'art. 54 delle « *Istruzioni relative al trasporto delle materie pericolose e nocive contemplate dall'Allegato 9 alle Tariffe e Condizioni* », pubblicate con l'Ordine di Servizio, ex Rete Adriatica, n. 64-1897 e coll'Istruzione n. 50-1897 ex Rete Mediterranea.

Di ciò dovrà farsi cenno nella anzidetta nota (ultimo capoverso), delle menzionate Istruzioni.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 200.

(SERVIZIO I)

Costituzione delle Sezioni distaccate di Movimento e Traffico di Genova e Voghera

(Vedi Ordine Generale N. 12-1908).

Con riferimento alle disposizioni transitorie dell'Ordine Generale N. 2-1908, dal 20 luglio 1908 saranno costituite le Sezioni distaccate di Movimento e Traffico di Genova e Voghera e funzioneranno a norma dell'Ordine Generale stesso.

Provvisoriamente, però, e fino al 1° settembre, in attesa dell'allestimento dei locali nella propria Sede, la Sezione di Voghera funzionerà da Genova.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 201.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 235 P. V.

Col 20 luglio 1908 la tariffa locale N. 235 P. V. sarà estesa ai trasporti di *acido cloridrico* ed *acido solforico* in partenza dalla stazione di *Bagni di Montecatini.*

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 202.

(SERVIZIO VII)

Protezione dei P. L. ai Km. 249, 573, 251, 593, 252 e 739 (da Roma) della linea Empoli-Chiusi, fra il raddoppio Montarioso e la stazione di Arbia.

A cominciare dal treno 1791 del 20 luglio 1908, per la protezione, lato Montarioso, dei passaggi a livello « Malizia » al Km. 252, 739 e « S. Regina o Due Ponti » al Km. 249, 573, sul tratto Raddoppio Montarioso-Arbia della linea Empoli-Chiusi, verranno attivati due segnali a disco di piccolo modello, impiantati a sinistra nel senso dei treni dispari ed a m. 800 ciascuno dall'asse del rispettivo passaggio a livello.

Il disco in precedenza al passaggio a livello « Malizia » serve anche alla protezione dell' altro passaggio a livello « Madonnina Rossa » al Km. 251, 593 del suddetto tratto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 203.

(SERVIZIO VIII)

Viaggi alle stazioni termali ed al mare
(Vedi Ordine di Servizio N. 134-1908).

Nell'elenco delle stazioni balneari, di cui l'Ordine di Servizio 134-1908, dovranno essere aggiunte quelle di Orbetello e di Cecina alle quali fanno capo i viaggiatori diretti rispettivamente a Porto Santo Stefano ed a Cecina marittima.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 204.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 220 P. V.
(Vedi Ordine di Servizio N. 186-1908).

Col 20 luglio 1908, la tariffa locale N. 220 P. V. sarà estesa ai trasporti di *Barbabietole in natura* in destinazione della stazione di *Sarmato* e a quelli di *zucchero greggio e melasso* e di *zucchero comune* in partenza dalla stazione medesima.

Per conseguenza nella intestazione della serie *A*, *B*[a)] e *B*[b)], *C*[a)] e *C*[b)] della tariffa locale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

per il Direttore Generale
L. ALZONA

Circolare N. 141.

(Servizio VII)

Rapporto sul movimento dei treni.

(Vedi Circolare N. 5-1906 del Servizio VII)

Allo scopo di facilitare la compilazione dei mod. *G*-42 e *G*-42-*a*, che attualmente riesce poco agevole col metodo calcografico, si sono modificati i detti moduli stabilendo che il primo di essi *G*-42 costituisca il registro di stazione e l'altro *G*-42-*a* stampato su una sola facciata serva per il rapporto sul movimento dei treni che le stazioni di minor importanza devono inviare giornalmente all'Ispettore di Riparto, mentre per le stazioni di maggior importanza si è istituito il mod. *G*-42-*b* stampato su entrambe le pagine.

A differenza di quello attualmente in uso, il nuovo registro mod. *G*-42 richiede la scritturazione di tutti indistintamente i treni della giornata e le stazioni vi faranno pure annotazione della quantità dei veicoli aggiunti o levati nelle manovre effettuatesi con ciascun treno.

Nell'estratto del rapporto invece le stazioni continueranno ad eseguire le registrazioni limitate - come ora - ai soli treni in ritardo, ai treni straordinari e supplementari.

Il nuovo registro mod. *G*-42 dovrà essere messo in uso in tutte le stazioni col 1° agosto 1908, mentre i mod. *G*-42*a* (1908) e *G*-42-*b* (1908) non saranno adoperati se non dopo esaurita la scorta rispettivamente degli attuali mod. *G*-42 e *G*-42-*a*, i quali dovranno essere utilizzati per la compilazione degli estratti dei rapporti suddetti.

per il Direttore Generale

L. Alzona.

Circolare N. 142.

(SERVIZIO VII)

Permessi d'entrata nelle stazioni.

A partire dal 10 luglio 1908 la stazione di Aquino Castrocielo Pontecorvo è stata ammessa alla vendita dei permessi di entrata di 2ª categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Istruzione N. 7.

(SERVIZIO CENTRALE II)

Quadro orario delle paghe.
(Vedi Ordine di Servizio N. 158)

In relazione al disposto del punto 2° dell'Ordine di Servizio n. 158 (Bollettino ufficiale n. 24 - 13 Giugno 1908) e in armonia alla nuova giurisdizione delle Casse Compartimentali, la esecuzione delle paghe al personale, incominciando da quelle del mese in corso, sarà regolata dal quadro-orario che fa seguito alla presente e dalle norme di cui in appresso, le quali abrogano, in quanto siano contrarie, quelle pubblicate colle Istruzioni n. 5-1906 e n. 4-1907 del Servizio Centrale II e completano o coordinano le altre inserite nelle Istruzioni n. 3 e 5-1908 (Bollettino ufficiale n. 9-29 febbraio 1908).

I.

È affidato ad Agenti di Cassa (Pagatori) la diretta corresponsione delle competenze al personale:

a) degli Uffici della Direzione Generale in Roma ed Uffici distaccati;

b) delle Divisioni e Uffici Compartimentali e delle Sezioni distaccate;

c) delle Stazioni sedi di Compartimento, o di grande importanza, e dei Depositi Locomotive e Squadre Rialzo più numerosi;

d) delle grandi Officine del Materiale;

e) delle linee del Mantenimento.

Gli stessi agenti di Cassa sono pure incaricati del pagamento dei pensionati e sussidiati in tutte le Stazioni di cui alla lettera *c* del presente articolo.

II.

Fermo stando, in via di massima, le disposizioni relative ai pagamenti dei Ruoli del personale, effettuati con fondi delle Stazioni, specificate negli articoli 6 dell'Istruzione n. 5-1906 e 4 dell'Istruzione n. 4-1907 (Servizio Centrale II), le Ragionerie Compartimentali, pel cui tramite dovranno essere consegnati alle Casse tutti i Ruoli paga, prenderanno accordi cogli Uffici di Contabilità dei Servizi, delle Divisioni, delle Sezioni e degli Uffici distaccati dei Servizi Centrali e cogli Uffici Cassa Pensioni e Soccorso ed Istituto di Previdenza perchè, tanto quelli da affidarsi ai Pagatori di Cassa, quanto gli altri da inviarsi alle Stazioni, sieno consegnati alle Casse interessate con un conveniente periodo d'anticipo che permetta di prendere in tempo le relative disposizioni.

III.

Nelle sole sedi di Cassa Compartimentale, ed eventualmente ove ciò sia possibile anche nelle sedi di Sezioni staccate, il pagamento al personale amministrativo potrà essere spostato di un giorno, quando quello fissato per le paghe sia festivo.

IV.

Con richiamo alle disposizioni dell'Istruzione n. 5-1908, che rimane in vigore nella sua integrità, e particolarmente alla prescrizione di cui al 2° alinea dell'art. 21, della stessa e dell'articolo 12 dell'Istruzione n. 5-1906 (Servizio Centrale II), gli agenti di Cassa (Pagatori) dovranno esigere che la designa-

zione degli agenti destinati ad assisterli nella esecuzione delle paghe, e più propriamente al riconoscimento personale dei percipienti, venga fatta dai Signori Dirigenti degli Uffici, Stazioni ed Officine, per iscritto, con nota ufficiale da comunicarsi ai Cassieri.

Gli assistenti alle paghe dovranno controfirmare i Ruoli di paga, o le singole paghe cui avranno presenziato.

V.

A complemento e a parziale modificazione della Istruzione n. 3-1908 pel pagamento ai pensionati e sussidiati, viene ora stabilito:

a) che nelle località sedi di Cassa il pagamento delle quote bimestrali ai pensionati e sussidiati sia effettuato agli sportelli di Cassa negli *ultimi tre giorni* d'ogni mese pari, salve le limitazioni d'orario che potranno essere necessarie in qualche sede, e fermo stando il pagamento nell'ultimo giorno d'ogni mese pei pensionati e sussidiati pagati a mese;

b) che, di norma, nelle località servite da Pagatori, il pagamento ai quiescenti venga effettuato nel *pomeriggio* dell'ultimo d'ogni mese pari (o nel *pomeriggio* d'ogni ultimo di mese pei quiescenti pagati a mese) fatta eccezione per le località ove la esecuzione delle paghe, così al personale in servizio come ai quiescenti, è fissata nei giorni tra il 1° e il 3° d'ogni mese.

In ogni modo, pei pensionati e sussidiati sarà assegnato un apposito orario, possibilmente nel pomerigio del giorno di inizio delle operazioni di pagamento;

c) che a deroga del 2° alinea dell'art. III, potranno essere accettati ,in via d'eccezione, e ciò quando sia richiesto dai singoli Municipi, certificati di vita di vedove, in cui i figli minori siano indicati col nome soltanto, e per le femmine, se maggiori di 12 anni, coll'annotazione della condizione di stato nubile.

d) che a modificazione del 2° alinea dell'art. XII, i Cassieri, i Pagatori e i Capi stazione potranno eventualmente accettare, sotto la loro responsabilità, in sostituzione dell'attestato medico, una certificazione di persona a loro nota che attesti della impossibilità dei quiescienti a presentarsi personalmente agli sportelli e garantisca dell'identità degli esibitori del modello *B*-136.

VI.

A modifica dell'art. 11 dell'Istruzione n. 5-1906 (Servizio Centrale II) e a conferma delle disposizioni interne, già vigenti in materia, rimane stabilito che nelle paghe del personale di linea del Mantenimento dovranno prestare assistenza al Pagatore, per l'identificazione del personale, per l'accoglimento delle eventuali osservazioni dei percipienti e per la dirigenza della marcia del carrello, il Sorvegliante della linea e il Capo Squadra Cantonieri, aventi giurisdizioni sulla tratta percorsa giornalmente.

Il Sorvegliante della linea, o chi per esso, controfirmerà i Ruoli del personale alla propria dipendenza di cui avrà presenziato il pagamento.

Non è perciò più necessario l'intervento degli agenti amministrativi delle Sezioni di Mantenimento.

L'importo della paga delle guardiane e guardabarriere che non si trovassero in servizio contemporaneamente ai rispettivi mariti o congiunti, potrà essere consegnato a questi ultimi, previa produzione e rilascio di una ricevuta mod. *B*.-136 firmata dall'interessata e vistata dal Sorvegliante della linea.

In tutti gli altri casi i percipienti e le percipienti presenti dovranno quietanzare con cognome e nome il Ruolo paga.

VII.

Colle stesse norme e cautele prescritte per le paghe al personale stabile, i Pagatori dovranno provvedere al pagamento, sia nei grandi centri, sia lungo la linea, degli avventizi dei vari Servizi, per la emissione dei cui Ruoli, modulo *B*-94, valgono le particolari istruzioni emanate al riguardo e sempre quando le date in cui tali pagamenti sono da effettuarsi coincidano con quelli del turno normale delle paghe.

VIII.

Richiamando, di massima, le disposizioni degli articoli 12, 13 e del primo alinea dell'art. 14 dell'Istruzione n. 5-1906 (Servizio Centrale II), per la cui pratica attuazione, ove già così non fosse avvenuto, le Ragionerie prenderanno subito oppor-

tuni accordi colle tre Divisioni Compartimentali, si fa speciale accenno al disposto dell'art. 15 dell'Istruzione stessa circa la consegna ai Capi immediati, sempre quando sia possibile, o alle biglietterie di Stazione delle rimanenze delle paghe insoddisfatte, secondo il previsto dell'art. 22 dell'Istruzione n. 5-1908 del Servizio Centrale II e dell'art. 7 dell'Istruzione n. 22-1907 del Servizio Centrale IX.

IX.

Rimangono inalterate le disposizioni di cui nell'art. 16 dell'Istruzione n. 5-1906, dell'art. 6, parte 1ª dell'Istruzione n. 4-1906 e della parte 2ª dell'Istruzione predetta del Servizio Centrale II.

Roma, 15 luglio 1908.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

QUADRO-ORARIO DEI PAGATORI

Cassa di Torino.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Torino Uffici			27				
		Torino-Scalo P. N. Staz. P. N. Pers. viagg.	Torino-Piazzali P. N. . . .	penultimo ult. e 1				Torino Centrale
		Officine		3				
			Torino Dora-Chivasso . .	4				
			Bivio-Sangone-Trofarello-Chieri.	5				Torino
			Bivio-Sangone - Pinerolo - Torre Pellice - Bricherasio Barge.	6 e 7	7	1080	21.25	
			Aosta-Verrès	9	8	2055	17.45 (1)	
			Verrès-Ivrea.	10				
			Ivrea-Chivasso.	11	11	1046	22.50 (2)	
			(1) L'8 pel carico. (2) Il 12 in Ufficio.					
2	Torino Uffici			27				
		Torino Smistam. Dep. loc. e S. R.		penultimo ultimo e 1				
		Officine		3	3	20	17.8	
		Bussoleno.		4				
			Bussoleno-Susa Mantenim-Bardonecchia	5				Torino
			Mantenim-Modane e Modane Oulx.	6				
			Oulx Bussoleno	7				
			Bussoleno-Torino	8			(1)	
			(1) Il 9 in Cassa.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Torino Uffici Pensioni			27				
				terzultimo penult. e ultimo				
		Novara Pensioni Staz. Uff. diversi Officine		1-2 e matt. 3	penultimo ultimo 3	19 (1 89 84	19.55 15.5 13.20	Novara
			Novara-Mortara	4	3 (2)	91	19.55	
			Rho-Vercelli	5				
			Vercelli-Livorno Verc. . .	6				
			Livorno Verc.-Chiasso .	7				
			Varallo-Novara	8				
			Romagnano-Arona. . . .	9				
			Romagnano-Santhià . . .	10	10	88	19.15 (3)	
			(1) Il giorno ultimo dei mesi pari è riservato al pagamento dei pensionati (2) Il 3 carico. (3) L'11 in Ufficio.					
4	Torino Uffici Pensioni			27				
				terzultimo e penult. ultimo	penultimo (1)	21.45	18.20	
		Savona Pensioni Staz. Uffici diversi Officine		1-2-3	ultimo (2) 4	1137 146	15.10 0.5	
			Savona-S. Giuseppe (3) .	5	4	1137	15.10	Bra
			S. Giuseppe-Ceva.	6				
			Ormea-Ceva	7				
			Ceva-Bra	8				
			Bra-Trofarello	9				
			Cavallermaggiore-Castagnole	10				
			(1) Mesi pari. (2) Mesi dispari. (3) Il 4 carico. (4) L'11 in Ufficio.		11	226	0.30 (4)	

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Torino Uffici Pensioni			27 terzultimo e penult.				
		Cuneo Pensioni Staz. Uffici diversi		ult. e 1	penultimo	1109	20.15	
					1	1110	22.32	
	Torino Officine			3				
			Cuneo-Savigliano-Saluzzo.	5	4 (1)	1107	18	Cuneo
			Savigliano-Carmagnola. .	6				
			Cuneo-Costigliole S. . . .	7				
			Costigliole S.-Moretta . .	8				
			Airasca-Cavallermaggiore	9				
			Vievola-Cuneo	10				
			Cuneo-Bastia.	11	12	146	0.5 (2)	
			(1) Carico il 4 (2) Il 12 in Ufficio					
6	Torino Uffici Pensioni			27 terzultim. e penult				
		Alessand. Dep. loc.						
		Dep. comb. Mag.		ultimo	penultimo (1)	7	15.40	
		Sez. Traz. S. R.		1-2-3				
		Manten. piaz. Off.			3 (2)	2	22.55	
			Trofarello-Asti	5	5	1015	7.15	Asti
			Castagnole-Asti-Casale. .	6-7				
			Casale Mortara	8				
			Castagn.-Nizza-Cantalupo	9-10				
			Asti-Nizza-Acqui	11	10	2	22.55 (3)	
			(1) Il giorno 3 è riservato al pagamento dell'Officina. (2) Il 4 carico. (3) Il 10 in Ufficio.					

N. del [illegible]	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
7	Torino Uffici			27				
		Alessandria Uffici Pens Staz. Pers. Viagg. Sez. Mant. (1)		penultimo ultimo 1 e 2	Terzult. 2	7 2	15.40 22.55	
	Torino Officine			3				
			Asti-Alessandria	5 (3)	4 (2)	7	15.40	Aless.
			S. Giuseppe-Spigno . . .	6				
			Spigno-Acqui.	7				
			Acqui-Alessandria	8				
			Alessand. -Valenza-Casale	9	9	1066	22.28 (4)	

(1) Nei mesi pari l'ultimo giorno è riservato al pagamento dei pensionati.
(2) La mattina del 4 carico.
(3) Col treno a S. Giuseppe.
(4) Il 10 in Ufficio.

N. del [illegible]	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Giorni	Treno	Ora	Sezioni di Mantenimento
	Torino Uffici			27				
	Torino-Pensioni			Terzult. e penult.				
		Torino Staz. P. S.		mattina dell'ultimo				
		Bra Pensioni Staz. Uffici		pom. ult. 1 e 2	ultimo 2	1137 1138	15.10 21.57	Aless.
	Torino Officine			3				
			Vercelli-Mortara	5	4 (1)	91	19.55	
			Mortara-Corsico	6				
			Torreberetti-Bivio-Gravellona	7				
			Mortara-Cava Carbonara.	8				
			Valenza-Casale	9	9	2	22.55 (2)	

(1) Il 4 carico.
(2) Il 10 in Cassa.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
9	Torino Magaz.			27				
	Pensioni			Terzult. e penult.				
		Torino Staz. Dora		mattina dell'ult.				
		Casale Pensioni Staz. Dep. loc.		pom. ult.	ultimo	5 (1)	13.5	
					ultimo	4061 (2)	19.5	
				1 e 2	2 (3)	1066	22.28	
	Torino Officine			3				
			Castelrosso-Casale. . . .	5	4	91	19.55	Asti
			Casale-Mortara	6				
			Casale-Vercelli	7				
			Domodossola-Gravellona .	8				Novara
			Gravellona-Borgomanero .	9				
			Borgomanero-Vignale . .	10	10	92	23.15 (4)	

(1) Mesi pari.
(2) Mesi dispari.
(3) Il 4 carico
(4) L'11 in Ufficio.

N. B. Le Officine dal giorno 18 sono così assegnate: Torino, fisse: ai gruppi 3, 4. 5, 6, 7; Alessandria e Savona in turno fra i gruppi 1 e 2; Novara fra i gruppi 8 e 9.

QUADRO-ORARIO DEI PAGATORI.

Cassa di Milano.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Milano Direzione Uffici			27				
		Milano P. S. Pers.viagg. e Staz.		Penultimo ultimo	mesi pari	1433	18	
		Lecco Staz. e Pens. (1)		2-3	mesi disp. (2)	1436	13.5	
			Monza-Usmate	4				
			Usmate-Calolzio					
			Mapello-Lecco	5				Milano Est
			Lecco-Lierna					
			Lierna-Colico	6				
			Colico-Chiavenna	7				
			Colico-Talamona					
			Talamona-Sondrio	8				
			Ponte S. Pietro-Usmate	9				
			Usmate-Seregno					
			Lecco-Merone P. N.	10				
			Merone P. N.-Camerlata		10	317	22.25 (3)	
			(1) Il pomer. del primo dei mesi dispari è riservato al pagam. dei pensionati. (2) Non rientra per il carico (3) L'11 in Ufficio					
2	Milano Direzione Uffici			27				
		Milano P. S. Dep. loc. ed officine	B. Vigevano-Milano P. T.	pomerigg. dell'ultimo 1-2-3 (1)	4	1404	7.45	Milano Ovest
			Milano P. T.-Corsico					
			Milano-P. S.-Rogoredo					
			P. Lazzaretto-Rogoredo	4				
			Milano-Lissone					
			Lissone-Chiasso	5				
			Milano-Gallarate	6				
			Gallarate-S. Giano	7				
			Gallarate-Varese					
			Gallarate-Arona	8	8	259	24 (2)	
			(1) Il pom. del 3 carico. (2) Il giorno 9 in Ufficio.					
		Lecco Milano P. S. offic.		18				

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Milano Direzione Uffici	Milano C. Stazione (*)		27 pomerigg. terzult. penult. ultimo				
		Luino Staz. e pens. (2)		2-3	1 mesi pari mesi disp.	44 E 1380	17. 12 13. 28	
			Oleggio-Ispra	4				Milano Ovest
			Ispra-Luino-Pino.	5				
			B. Vignale-Arona	6				
			Arona-Premosello	7				
			Premosello-Iselle.	8				
			(*) Ritira le rimanenze del gruppo 6. (1) Il pom. del primo d'ogni mese dispari è riservato al pagamento dei pensionati. (2) Il 9 in Ufficio.		8	259	21 (2)	
4	Milano Direzione Uffici	Milano P. G.		27 pomerigg. terzultimo penultimo	ultimo			
		Brescia Staz. e pensioni		1-2	mesi pari mesi disp.	89 85	18. 40 13. 5	
		Milano off. M. M. Elettricisti		3-18	2 (1)	94	22. 43	
			Treviglio-Rovato.	5	5	1485	6. 15	Verona Ovest
			Rovato-Lonato.	6				
			Lonato-Verona P. N. . . .	7				
			Rovato - Bergamo - Palazzolo-Paratico.	8	8	94	22. 43 (2)	
			(1) Il 4 carico del Mant. (2) Il 9 in Ufficio					
5	Milano Direzione Uffici	Piacenza Staz. e pensioni		27 pom. ult. 1 e 2			(1)	
			Rogoredo-Secugnago . .	4	ultimo ultimo 2	1661 25 22	18. 35 13 21. 50	
			Secugnago-Piacenza-Cadeo	5	4	1653	6. 10	Milano Est
			Cadeo-Parma	6			(3)	
			Lambrate-Treviglio . . .	7				
			Treviglio-Bergamo. . . .	8				
			Bergamo-Mapello	8	8	94	22. 43 (4)	
			(1) Nei mesi senza pens. (2) Mesi pari - il pomeriggio dell'ultimo del mese è riservato al pagamento dei pensionati. (3) Il giorno 3 carico. (4) Il 9 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
6	Milano Direzione Uffici			27				
		Milano C. personale viagg.		pomerigg. terzultimo penultimo e mattina ultimo				
		Cremona pensioni e Staz. Uff. (1)		1-2	ultimo mesi disp. mesi pari	89 25 1658 25	18.40 13 21.3 13.10	
			Codogno-Cremona	pomer. 3 e 4	2			
			Cremona-Torre de' Picen.		3 (2)			
			Torre de' Picen.-Mantova	5				
			S. Zeno-Piadena	6				
			Piadena-Parma	7				Cremona
			Treviglio-Castelleone . . .	8				
			Castelleone-Olmeneta . .	9				
			Cremona-Olmeneta-Verolanuova.					
			Verolanuova-Brescia . .	10				
					10	94	22.43 (3)	
			(1) Il pomeriggio dell'ultimo dei mesi pari è riservato al pagamento dei pensionati. (2) La mattina del 3 carico. L'11 in Ufficio.					
7		Milano C. Dep. loc.		Ultimo e 1				
		Milano P.T. e P.R.		2				
		Milano P. R. Offic. Milano C. Dep. loc. Officine Gallarate Officine		3 e 18				

N.B. Il pagamento delle pensioni e dei sussidi di Milano verrà effettuato da quattro pagatori supplenti cominciando dal terzultimo d'ogni bimestre.

QUADRO-ORARIO DEI PAGATORI.

Cassa di Genova.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Genova Uffici			27				
		Genova PP. S. Benigno		Penultimo Ultimo				
		Voghera		1	Ultimo	74	18.50	
		Pavia		2	3	65	12.30	
		Voghera S. R.		3 matt.	3 (1)	74	18.50	
			Voghera Broni-Bressana Bott.	4				Voghera
			Voghera-Cava Manara. .	5				
			Cava Manara-Rogoredo .	6				
			Broni-Piacenza	7				
			Casalpusterlengo-Pavia .	8	9	73	0. 5 (1)	
			(1) Il pomeriggio del 3 carico del Mantenimento. (2) Il 9 in Ufficio.					
2	Genova Uffici			27				
		Rivarolo Uff. Off.		28	28	64 1425	6.45 23.5	
		Genova Brignole		Pen. ult. mattina 1				
		Pontedecimo Novi C. S. Bovo		2, 3, 4 mattina	Ultimo	12	15.45	
					4	65 (1)	12.30	
			Ronco-Novi	5	5	64	6.45	Voghera
			B. Bormida-Novi-Tortona	6				
			B. Bormida-Voghera . .	7	8	71	9 55 (2)	
			(1) Il pomeriggio del 4 carico del Mantenimento. (2) L'8 in Ufficio.					
3	Genova Uffici	Genova S Limb. e P. Caric. S. P. d'Arena - Mant. Genova Marit e Piazzali Rivarolo Staz. e Pensioni.		27				
				Penultimo				
				Ultimo primo				
				2,3,4 matt.	2 4 (1) 5	64 65 64	6.45 12.30 6.45	Genova Centrale
			Ronco-Pontedecimo-Campasso	5				
			Ronco-Mignanego Rivarolo	6				
			Terralba - S. Margherita.	7				
			S. Margherita-Moneglia .	8				Genova 1ª
			Moneglia Spezia	9				
			(1) Il pomeriggio del 4 carico del Mantenimento (2) Il secondo orario del 10 in Ufficio.		10	8	10.40 (2)	

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
4	Genova Uffici			27				
		Ventimiglia Mant. fino a Taggia		Penultimo ultimo	Terzult. Ultimo	140 139	19. 10 23	
		Officine M. M. di Teglia (Rivarolo) S.R. Sampierdar.		3	(1)			
			B. Polcevera-Acqui . . .	pom. 4, 5				Genova 2ª
			Sampierdarena-Savona. .	6				
			Savona-Finalmarina . . .	7				
			Finalmarina-Diano Marina	8				
			Diano Marina-Taggia. . .	9	9	139	23 (2)	

(1) La mattina del 4 carico del Mantenimento.
(2) Il 10 in Ufficio.

N. B. Le pensioni di Genova P. P. saranno pagate negli ultimi tre giorni d'ogni trimestre da un Pagatore supplente. L'officine del 18 sono così assegnate: Gruppo 1 Sampierdarena, Rivarolo S. R. al gruppo 1 (partenza il 18 col T. 62 ritorno col 69); Novi e Voghera al gruppo 2 (partenza il 17 col T. 1020 ritorno il 18 col 73); Rivarolo Teglia al gruppo 3 (partenza il 18 col T. 62 ritorno il 18 col 1027), Genova Brig. S. R. al gruppo 4.

QUADRO-ORARIO DEI PAGATORI.

Cassa di Bologna (*Compartimento di Venezia*)

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Venezia Direz.			27-28	26 29 (1)	42 11	18.40 2.5	
		Venezia Pers. Viagg. Per. di di macchina		Penultimo ultimo 1.2	Terzult. 2 (2)	42 47	18.40 18.40	
			Motta-Treviso	4		42	18.40	
			Treviso-Castelfranco Ven.	5				
			Castelfranco V.-Vicenza .	6				Padova
			Vicenza-Schio	7				
			Bassano-Padova.	8				
			Marano-S. Dona P. . . .	9				
			Portogruaro-S. Dona P. .	10	10	41	2.5 (3)	
			(1) Nei mesi di 30 giorni, il pagatore rientra in residenza soltanto il 2 col treno 47. (2) Il 3 carico. (3) L'11 in Ufficio.					
					11	41	2.5	
2	Verona Uffici			27-28	26 29 (1)	2880 401	18.26 2	
		Verona Dep. loc. Off. squadra rialzo		Penultimo ultimo e 1 3	Terzult. 2	2880 401	18.26 2	
			Verona P. N-Ponte Borgoforte.	5	2 (3) 1	2880 401	18.26 2	
			Ponte Borgoforte-Rolo Novi	6	4	2880	18.26	
			Rolo Novi-Modena	7				
			Dossobuono-Legnago. . .	8				Verona
			Legnago-Rovigo . . .	9				
			Mantova-Cerea	10	10	405	23.15 (4)	
			(1) L'11 in Ufficio. (2) Nei mesi di 30 giorni, il pagatore rientra in residenza soltanto il 2 col Treno 401. (3) Il carico. (4) L'11 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Bologna Uffici	Verona staz. Pers. Viagg.		Penultimo ultimo e 1	Terzult. 2	2880 401	18. 26 2. —	
					2	2880	18. 26	
		Officine		3	3	405	23. 15	
			Pontebba-Gemona Osp. .	5	4 (1)	1616	14. 35	Udine
			Gemona Osp.-Udine . . .	6				Udine
			Cormons-Udine-Codroipo	7				Udine
			Spilimbergo-Casarsa-Portogruaro.	8				Udine
			Codroipo-Pianzano	9				Udine
			Pianzano-Spreviano-Treviso.	10	11	41	2. 05 (2)	Udine
			(1) Il 4 carico. (2) L'11 in Ufficio.					
4	Bologna Uffici	Venezia Maritt. e S. Basil. Offic. Id. Elett. Sovrintendenza Depos. Pulitori Piazzali Venezia e Mestre (sino Marano). Magazzino Pensionati		Penult. ultimo 1 e 2	Terzult.	42	18. 40	Venezia Centrale
		Verona officine		3 (2) (3)	3 (1)	405	23. 15	
			Belluno-Alano Fener . .	5	4	42	18. 40	Udine
			Alano F.-Treviso	6				Udine
			Treviso Mestre-Ponte di Brenta.	7				Padova
			Ponte di Brenta-Padova-Vicenza.	8				Padova
			(1) Il 3 carico. (2) Nei mesi delle pensioni si reca a Verona la sera del 2 pel pagamento Officina. (3) Negli altri mesi rientra in residenza il 2 col Treno 41 ore 2.5 e riparte il 2 col Treno 2880 (4) Il 9 in Ufficio.		9	41	2. 05 (4)	

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Bologna Uffici			27-28				
		Bologna Pers. Tr. Piazzali Gazog.		Penultimo ultimo				
		Ferrara Dep. loc.		1-2	1 2	1618 2807	20.55 22.50	
		Bologna sq. rial.		3			(1)	
			Bologna-S. Pietro in C. .	4	4	(2)		
			S. Pietro C.-Paviole. . .	5				
			Paviole-Monselice	6				Ferrara
			Monselice-Padova	7				
			Legnago-Monselice . . .	8				
			Rovigo-Adria	9				
			Adria-Chioggia.	10				
					10	2807	22.50 (3)	
			(1) Il pomer. del 3 carico. (2) Parte nel pomeriggio del 4 col carrello. (3) L'11 in Ufficio.					
6	Bologna Uffici			27				
		Venezia squadra rialzo (1) Vicenza offic. (2)		3	2 (3)	42	18.40	
			Piazzali Verona-Peri-Verona.	4				
			Vicenza-Lonigo	5				Verona
			Lonigo-Verona	6				
					7	405	23.15	
			(1) Il mattino del 3. (2) Nel pomeriggio del 3. (3) La sera del 3 a Verona.					
6 *bis*	Bologna Uffici			27				
		Bologna Stazione Person. Viagg.		Pen. ult. (1)				
		Udine Pens. Staz. Pers. V. Traz.		1.2.3	Ultimo 4 (2)	42 41	18.40 2.5	
			(1) Nel pomeriggio dell'ultimo consegna rimanenza al pagatore 5. (2) Il pagatore rimane il 3 nei soli mesi delle pensioni, il cui pagamento si inizierà il 1. Negli altri mesi rientra il 3 collo stesso treno.					

N. B. Le pensioni di Bologna vengono pagate agli sportelli di Cassa con pagatori supplenti. Pure con supplenti la Cassa provvede, ove occorra, al pagamento delle pensioni di Verona e delle Officine del Materiale in luogo e con pagatori, a turno altarnato, a quello delle Officine del 18.

QUADRO ORARIO DEI PAGATORI

Cassa Compartimentale di Firenze.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Firenze Uffici			27-28				
		Pisa Staz. Dep. loc. Personale viagg. Pens.		Penultimo Ult. 1-2 (1)	Terzultim.	541	19.25	Firenze Centrale
		Pisa e Livorno Officine		3 (2)	3 (2)	1749	21.30	
			Piazzali Firenze e racc. P. al Prato	pom. del 4				
			Firenze Rifredi-Firenze S. Donnino Signa.	5				Firenze
			Signa-S. Romano	6				
			S. Romano Pisa	7				
			Firenze-Borgo S. Lorenzo	8				
			Borgo S. Lorenzo-Marradi	9				
			Marradi-Faenza	10	10	1829	22.56 (3)	
			(1) Pom. dell'ultimo: pensionati. (2) E 18 Il 4 carico. (3) L'11 in ufficio.					
2	Firenze Uffici			27-28				
		Parma Staz.		Ult. 1 (1)	Penultimo	22	14.15	
		Firenze Squadra R.		matt. del 3	2	31	6.38	
		Pontassieve Off.		3 (2)	3 3	3209 24	14.11 20.25	
			Firenze-Rignano.	5				
			Rignano-Bucine	6				
			Bucine-Cortona	7				Firenze
			Cortona-Chiusi.	8	9	28	5.40 (3)	
			(1) Pomerigg. dell'ultimo: pensionati. (2) E 18 (part. 3209 e ritorno 1836). (3) Il 9 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Firenze Uffici			27-28				
		PistoiaStaz, Dep. Loc. Pers. viag. Pens.		Penultimo Ultimo 1	Terzultim. 1	21 2995	21 — 21. 10	
		Firenze Officina		3 (1)				
			Rifredi-Pistoia	5	5	1734	5. 15	
			Pistoia-Pracchia	6				
			Pistoia-Pescia	6				
			Pescia-Lucca.	7				Pistoia
			Lucca-Pisa	8				
			Lucca Viareggio-Lucca B. di Lucca.	9	10	1743	8. 37 (3)	
			(1) Pom. dell'ultimo Pensionati. (2) E 18. (3) Il 10 in Cassa.					
4	Firenze Uffici			27-28				
		Firenze Staz. Loc. Depos. Person. Viagg.		Penultimo Ultimo 1				
		Firenze Officine		3 (1)				
			Bologna - Borgo Panig. Bivio Lavino.	5	4	241	21 —	
			Bologna Bivio Reno-Casalecchio.	5				
			Casalecchio di Reno-Vergato.	6				Bologna
			Vergato-Pracchia (2). . .	7				
			Bologna-Rubiera.	8				
			Rubiera-Parma	9				
			Bologna-Poggio Rusco . .	10-11	11	27	23. 22 (3)	
			(1) E 18. (2) La sera del 7 a Bologna. (3) Il 12 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Firenze Uffici			27-28				
		Spezia Stez. Dep. Loc. e pens.		Penul. Ult.	Terzultim	1748	16.10	
		Pontremoli		1	2 (1)	545	0.14	
		Spezia Officine		3 (2)	2	541	19.25	
			Viareggio Avenza-Avenza Carrara.	5	4 4	545 544	0.14 19.25	Parma.
			Avenza-Spezia (3)	6				
			Parma - Lesignano Palmia	7				
			Lesignano Palmia-Grondola Guinadi.	8				
			Grondola Guinadi-Aulla .	9				
			Aulla Vezzano-S Stefano S.	10	11	545	0.14 (4)	
			(1) Il giorno 2 in Ufficio, il 4 carico per la linea. (2) E 18. (3) La sera del 6 a Parma. (4) L'11 in Ufficio.					
6	Firenze Uffici			27-28				
		Livorno Staz.Dep. Loc. Pension.		Penultimo Ult. e 1	Penultimo	1746	11.45	
		Pistoia e Lucca Officine		3 (3)	2 (2)	545	0.14	
					3	28	6.10	
			Pisa-Viareggio	4				
			Pisa Colle Salvetti-Colle Salvetti Livorno-Pisa.	5				
			Colle Salvetti-Cecina . . .	6				
			Cecina-Volterra.	7				Pisa
			Cecina-Campiglia	8				
			Campiglia Piombino-Campiglia Scarlino.	9				
			Scarlino-Grosseto	10	11	1741	6.55 (4)	
			(1) Pomeriggio ultimo Pensionati. (2) Il giorno 18 le stesse Officine col seguente orario: part. il 17 col 1724 ore 21 e ritorno il 18 col 2997, ore 22,55. (3) Il giorno 2 col carico delle Officine fa anche il carico della linea. (4) L'11 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
7	Firenze Uffici			27-28				
		Siena Staz. Dep. Loc. Pens.		Penultimo Ultimo (1)	Terzultim. 1	1750 6321 (2)	17.40 5.5	
		Grosseto		1				
		Siena Officine		3 (4)	2 2 3 (3)	545 1750 1749	0.14 17.40 21.30	Siena
			Empoli-Poggibonsi	5				
			Poggibonsi-Arbia.	6	5	1741	5 —	
			Arbia-Rapolano	7				
			Rapolano-Chiusi	8				
			Asciano-Monte Amiata . .	9				
			Monte Amiata-Roccastrada	10				
			Roccastrada-Montepescali	11	12	1743	8.37 (5)	

(1) Pomeriggio ultimo: pensionati.
(2) A Grosseto.
(3) A Firenze dopo l'Officina di Siena
(4) Il 18 la stessa Officina con uguale orario.
(5) Il 12 in Ufficio.

QUADRO-ORARIO DEI PAGATORI.

Cassa di Ancona.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno – Giorni	Treno	Ora	Sezioni di Mantenimento
1	Ancona Movim.	Rimini Stazione, Trazione Uffici, Officine.		27 Penultimo ultimo 1,2,3	Penultimo 3	58 55	5.20 23.5	
		(***)	Rimini-Forlimpopoli	5 (1)	4 (2)	54	20.22	Rimini
			Forlimpopoli-Imola	6				
			Imola-Bologna	7				
			Castelbolognese-Ravenna	8				
			Ravenna-Lavezzola-Massa Lombarda	9				
			Massa Lombarda-Lugo-Lavezzola-Portomagg.	10				
			Portomaggiore-Ferrara. Lavezzola-Rimini.	11-12	12	55	23.5 (3)	
			(1) Ore 8 del penultimo inizio paghe al Deposito – Ore 15 Uffici di Sezione. (2) Giorno 3 ore 18 consegna rimanenze. Il pomeriggio dell'ultimo nei mesi pari è riservato al pagamento dei pensionati. (3) Il giorno 4 carico del Mantenimento. (4) Il 13 in Ufficio.					
2	Ancona Movim.	Ancona Stazione		27 Penult. ultimo 1, 2				
		(***)	Ancona-Potenza Picena	4	4	carrello	(1)	Castellamare
			Potenza Picena-Pedaso.	5				
			Pedaso-Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno.	6-7				
			Porto d'Ascoli-Giulianova-Teramo.	8			(2)	
			Ancona-Senigallia	9				Rimini
			Senigallia-Pesaro	10				
			Pesaro-Rimini	11	11	55	23.5 (3)	
			(1) Il giorno 3 carico del Mantenimento. (2) La sera dell'8 in Ancona col treno 54. (3) Il 12 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Ancona Uffici vari			27				
		Castellamare Stazione, Uffici, Trazione. •		Penultimo Ultimo 1,2	Penultimo	51 (1)	7.35	
					2	54	20.2 (2)	
			Giulianova-Castellamare .	1	3	1879	19.4	
			Castellamare-Fossacesia .	5				
			Fossacesia-S. Salvo . . .	6				Castellamare
			S. Salvo-Chienti	7				
			Chienti-S. Severo	8				
			S. Severo-Foggia	9	10	58	5.8	
			(1) Dalle 12 alle 15 del penultimo, personale di macchina e viaggiante – Dalle 16 alle 19 Uffici di Sezione – Giorno 2 ore 14 consegna rimanenza. (2) Il pomerig dell'ultimo è riservato ai pensionati. Il giorno 3 carico del Mantenimento. (3) Il 10, ore 12, in Ufficio.					
4	Ancona Trazione			27				
		Foligno Stazione, Uffici, Trazione.		Ultimo 1.2	Ultimo	601 (1)	7	
		(***)		3				
			Falconara-Castelplanio . .	4		(2)		
			Castelplanio-Fossato di Vico	5				
			Fossato di Vico-Foligno .	6				
			Fabriano-Frontone	7				Foligno
			Frontone-Urbino	8				
			Albacina-S. Severino Marche .	9				
			S. Severino Marche-Macerata.	10				
			Macerata-Porto Civitanova	11	11	54	20.2	
			(1) Ore 11-13 dell'ultimo: personale di macchina e viaggiante. Ore 14 Uffici; pomeriggio pensionati. (2) Non rientra per il carico. (3) Il 12 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Ancona Ragion. e Cassa			27				
		Antrodoco		Penultimo e mattina ultimo	Terzult. Ultimo	605 3355	23.30 19.15	
		Aquila		Pomer. ultimo e 1°	2	58	5.8	
			Perugia-Terontola	4	3 (1)	1859	16.10	Foligno
			Perugia-Foligno	5				
			Terni-Rieti	6				Aquila
			Rieti-Sella di Corno . . .	7				
			Sella di Corno-Fagnano .	8				
			Fagnano-Sulmona	9				
			Terni-Spoleto	10				Foligno
			Spoleto-Foligno	11	11	3258	22.35 (2)	

(1) Il giorno 3 carico del Mantenimento.
(2) Il 12 in Cassa.

(**) I pagatori dei gruppi 1, 2 e 4 provvedono anche alle Officine del giorno 18.

QUADRO ORARIO DEI PAGATORI.

Cassa di Roma

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Roma Direz. Gener.			27-28				
		Roma Trastevere S. Paolo Portonaccio	Roma S. Paolo - Roma Trastevere.	Penultimo ultimo				Roma Nord
		Civitavecchia Staz. Dep. loc. Pens. Officine		1-2 3	Ultimo	16	21. 10 (1)	
			Civitavecchia-Montalto di Castro.	4				
			Montalto di Castro-Orbetello.	5				
			Orbetello-Grosseto	6				
			Civitavecchia-Palo	7				
			Palo-Ponte Galera-Fiumicino.	8				
			Ponte Galera-Roma . . .	9			(2)	
			(1) Non rientra per il carico. (2) Il 10 in Ufficio.					
2	Roma Direz. Gener.			27-28				
		Roma Term. Staz.	Roma Termini Piazzali.	Penultimo ultimo 1 2	(1)			Roma Sud
			Roma Termini-Zagarolo. .	4				
			Zagarolo-Sgurgola. . . .	5				
			Sgurgola-Pofi Castro. . .	6				
			Pofi Castro-Cassino. . . .	7				
			Roccasecca-Balsorano . .	8				
			Balsorano-Avezzano . . .	9	10	1865	8. 45 (2)	
			(1) La mattina dell'ultimo prende la rimanenza del Gruppo 5. (2) Il 10 in ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Roma Direz. Gener.			27-28				
		Roma Term. Dep. Locom.		Penultimo ultimo				
		Roma Officine		3 (1)				Roma Sud
			Ciampino-Frascati-Ciampino-Cecchina.	5				
			Cecchina-Velletri-Velletri-Segni.	6	5	3161	6.25	
			Velletri-Sermoneta-Norma-	7				
			Sermoneta-Sonnino. . . .	8				
			Sonnino-Terracina	9	9	3392	20.55 (2)	
			(1) Il giorno 1 carico. (2) Il 10 in Ufficio.					
4	Roma Direz. Gener.			27-28				
		Roma Tuscolana	Roma-Tuscolana-Piazzali.	Penultimo ultimo				
		Roma Off. Tusc. e Porta Maggiore		3 (1)				Roma Est
			Roma-Palombara-Marcellina	5				
			Palombara-Marcellina-Mandela.	6				
			Mandela-Sante Marie . .	7				
			Sante Marie-Avezzano . .	8	9	615	0.5	
			(1) Il giorno 1 carico. (2) Il 9 in Ufficio.					
5	Roma Direz. Compart.			27-28				
		RomaT.Pers.viag.		Penultimo				
		Tivoli		Pen. ult. 1	Ultimo 2	3306 1865	11.40 8.45 (1)	
			Roma Term.-Fara Sabina.	4				
			Fara Sabina-Gallese . . .	5				
			Gallese-Orte-Orte-Terni.	6				Roma Est
			Orte-Attigliano-Attigliano Sipicciano.	7				
			Sipicciano-Viterbo	8				
			Attigliano-Allerona . . .	9				
			Allerona-Chiusi.	10	10	23	22.50 (2)	
			(1) Il giorno 3 carico. (2) L'11 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
6	Roma Direz. Gener.			27-28				
		Sulmona		Ultimo e primo	Penultimo 2	616 615 (1)	20 0.5	
			Sulmona-Campo di Giove .	1-5				Sulmona
			Campo di Giove - Montenero.					
			Montenero-Pescolanciano .	6-7-8				
			Pescolanciano-Isernia . .					
			Caajanello-Isernia	9-10				
			(2) Il 2 e 3 in cassa.					
					12	611	9.35	
7	Roma Uffici vari			27				
		Roma Pensioni (mesi pari)		Ultimi tre giorni				
			Sulmona-Carrito	5	4	616	20	Sulmona
			Carrito-Avezzano . . .	6				
			Sulmona-S. Valentino. . .	7				
			S. Valentino-Pescara. . .	8	9	611 (1)	9.35	
			(1) Il 9 secondo orario in ufficio.					

QUADRO ORARIO DEI PAGATORI.

Cassa di Napoli.

N. d'ordine	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Napoli Divis. e Sez. Mov.			27				
		Napoli Scali		Penul. Ult.				
					1	3484	5.10	
		Caserta (1)		1-2	2	109	18.35	
		Granili Officine		3				
			Casalnuovo-Capua	5	5	3484	5.10	
			Capua-Caianello	6				Napoli Nord
			Caianello-Cassino (2) . . .	7				
			Benevento-Telese	8				
			Telese-Caserta.	9				
			Caserta-Casoria (3) . . .	10				
			Sparanise-Minturno (4) . .	11				
			Minturno-Gaeta	12				
					12	3489	22.30 (5)	
			(1) Nei mesi pari partenza l'ultimo. Treno 110, ore 15.5 pel pagamento delle pensioni a Caserta. (2) La sera del 7 a Benevento. (3) Il 10 a Napoli col 3533. (4) L'11 a Sparanise col 3484. (5) Il 13 in Ufficio.					
2	Napoli Divis. e Sez. Traz.			27				
		Napoli Stazione Personale viagg.		Penultimo Ultimo, 1°				
		Avellino (1)			1	112	18.35	
				2-3				
			Nocera-Portici	4				Napoli Sud
			Nocera-Salerno	5				
			Nocera-Codola					
			Torre Annunz.-Gragnano.	6				
			Torre Annunz.-Cancello .					
			Cancello-Castel S. Giorgio	7				
			Castel S. Giorgio-Avellino	8				
			Avellino-Benevento. . . .	9				
					9	1897	23.30 (2)	
			(1) Non rientra per il carico del Mantenimento. (2) il 10 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Napoli Div.e Sez. Traz.	Foggia Uffici		27	26	728	17.30	
		Napoli Depos. loc Piazzali		Penultimo Ult. 1-2-3	27	1897	23.30	Napoli Centr.
		Cancello (1)		4	4 1	734 3489	12.35 22.30	
			Napoli-Casalnuovo-Napoli-Portici . . . . Napoli-Casoria	5	5	112	18.35	
			Avellino-Luogosano . . .	6				Napoli Sud
			Luogosano-Nusco . . .	7				
			Nusco-Calitri.	8				
			Calitri-Rocchetta S. A. .	9				
					10	3485	12.50 (2)	
			(1) La mattina del 4 carico per Cancello e linea. (2) Il 10 secondo orario in Ufficio.					
4	Napoli Div.e Sez. Manten.			27	Penultimo	803	7.30	
		Salerno Uffici Pensioni Staz. Traz. Officine (1)		Penultimo Ultimo 1-2 3	3	110	13.40	
			Salerno-Mercato S. Severino . . . . Salerno-Battipaglia . . .	4	3	109	19.20	
			Battipaglia-Sicignano . .	5				Salerno
			Lagonegro-Sala Consilina.	6				
			Sala Consilina-Sicignano .	7				
			Metaponto-Pisticci	8				
			Pisticci-Calciano-Tricarico	9				
			Calciano Tricarico-Vaglio Basilicata	10				
			Vaglio Basilicata-Sicignano	11-12				
					12	802	22.25 (2)	
			(1) Il pomeriggio del 3 carico del Mantenimento. (2) Il 13 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Napoli Ragioneria			27				
		Lecce Uff. e Staz.		Penul. Ult.	Terzultim. 1	728 3221	17.30 8.13	
		Brindisi		1-2 (*)	2	3661	19.30	
		Taranto Offic.		3	4	810	14.29 (**)	
			Benevento - Ariano di Puglia	5	4	3536	22.17	
			Ariano di Puglia - Giardinetto.	6				
			Giardinetto-Foggia-Lucera	7				Foggia
			Lucera-Manfredonia . . .	8				
					9	3535	7.39 (1)	
			(*) La sera del 2 a Taranto. (**) Il pomeriggio del 4 carico del Mantenimento. (1) Il 9 secondo orario in Ufficio.					
6	Napoli Uff. vari			27				
		Foggia Staz., Pens. Deposito locom.		Penultimo Ultimo 1	Terzultim. 2	728 727	17.30 10.56	
		Pietrarsa Officine		3 (1)				
			Foggia-Cerignola-Cerignola Città	5	1	728	17.30	
			Ofantino-Margherita di S.	6				
			Ofantino-Barletta.					
			Cervaro-Rocchetta. . .	7				Foggia
			Rocchetta-Forenza. . . .	8				
			Forenza-Potenza.	9				
			Rocchetta-Venosa	10				
			Venosa-Spinazzola	11				
					12	4772 723	15.10 (2)	
			(1) Il 4 carico del Mantenimento. (2) Il 13 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
7	Napoli Uff. vari				27			
		Bari Uffici, Staz.		Penultimo Ultimo 1	Terzultim. 2	726 3535	12 — 7.39	
		Granili Officine		3 (1)				
			Bari-Acquaviva delle Fonti	5	4	726	12 —	
			Acquaviva delle Fonti-Palagianello	6				
			Palagianello-Taranto . . .	7				
			Spinazzola-Minervino Murge	8				Bari
			Minervino Murge-Barletta	9				
					10	727	10.56 (2)	
			(1) Il 4 carico del Mantenimento. (2) Il 10 secondo orario in Ufficio.					
8	Napoli Uff. vari			27	Terzultim.	728	17.30	
		Barletta		Penul. Ult.	1	727	10.56	
		Napoli Officine		3 (1)				
			Barletta-Giovinazzo . . .	5	4	726	12 —	
			Giovinazzo-Noicattaro . .	6				
			Noicattaro-Monopoli . . .	7				
			Monopoli-Ostuni	8				
			Ostuni-Brindisi	9				Bari
			Brindisi-Spinazzola	10-11				
					12	1772 733	15.10 (2)	
			(1) Il 4 mattina carico del Mantenimento. (2) Il 13 in Ufficio.					

Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
				Giorni	Treno	Ora	
Napoli Uff. vari			27				
	Taranto Uff. Pensioni Staz. Pers. viagg. Dep. loc.		Penultimo Ultimo 1-2-3	Terzultim.	807	15.25	
		Taranto-Francavilla Fontana	4	(1)			Lecce
		Francavilla-Fontana-Brindisi	5				
		Brindisi-Lecce	6				
		Lecce-Galatone	7				
		Nardò Centrale-Gallipoli; Zollino-Otranto	8				
		Nardò Centrale-Novoli	9				
		Lecce-Francavilla Fontana	10-11				
		(1) Non rientra per il carico. (2) Il 13 in Ufficio.		12	802	22.25 (2)	
Napoli Uff. Pietrarsa Granili			27				
	Campobasso		Penultimo Ult. matt.	Terzultim. Ultimo	726 1893	12 — 13.50	
	Benevento		pom. Ultimo 1-2	2	728	19.54	
	Foggia Officine		3	4 (1)	3535	7.39	
		Termoli-Larino	5	4	728	17.30	Campobasso
		Larino-Campobasso	6				
		Campobasso-Vinchiaturo	7				
		Vinchiaturo-Pontelandolfo	8				
		Pontelandolfo-Benevento	9				
		Bosco Redole-Carpinone	10				
		(1) Il 4 carico del Mantenimento. (2) L'11 in Ufficio.		10	1897	23.30 (2)	

QUADRO ORARIO DEI PAGATORI.

Cassa di Reggio Calabria (aggregata a quella di Napoli)

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Reggio Direz.			27	26 (1)	109	19.20	
		Reggio Pers. dep. loc. Officine		Penultimo ultimo 1-2-3				
					(2)			
			Reggio-Bagnara	4				
			Bagnara-Nicotera	5				
			Nicotera-Briatico.	6				
			Briatico-S. Eufemia . . .	7				
			S. Eufemia-Corace. . . .	8				Reggio
			Corace-Catanzaro M. . .	9				
			Catanzaro M.-Montauro .	9				
			Montauro-Monasterace . .	10				
			Monasterace-Gerace . . .	11				
			Gerace-Capo Spartivento .	12				
			Capo Spartivento-Reggio .	13-14	15	104	8 (3)	
			(1) Non rientra per il carico. (2) Provvisoriamente parte da Napoli e vi rientra. (3) Il 15, secondo orario, in Ufficio.					
2	Reggio Direz.	Reggio Stazione Pers. Viagg.		Penultimo ultimo	Terzult. 1	109 104	19 20 8	
			Battipaglia-Torchiara . .	4	3	109	19.20	
			Torchiara-Pisciotta . . .	5				
			Pisciotta-Sapri.	6				
			Sapri-Scalea	7				Paola
			Scalea-Capo Bonifati. . .	8				
			Capo Bonifati-Paola . . .	9				
			Paola-S. Eufemia bif. . .	10-11	12	104	8 (1)	
			(1) Il 12 secondo orario in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornate di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Reggio Direz.							
		(*)			2	807	1525	
			Taranto-Metaponto. . . .	3				
			Metaponto-Rocca Imperiale	4				
			Rocca Imperiale-Rossano.	5-6				
			Rossano-Cariati (1). . . .	7				
			Cosenza Sibari - Cosenza Pietrafitta.	8-9				Taranto
			Cotrone-Catanzaro Mar. (2)	10-11				
			Cotrone-Cariati.	12-13	14	1942 802	22.25 (3)	

(1) La sera del 7 a Cosenza.
(2) La sera del 9 a Cotrone.
(3) Il 15 in Ufficio.

(*) Il pagatore del gruppo 3° sino a che non sia costituita la Cassa a Reggio, nei primi giorni d'ogni mese funzionerà da supplente pei pagamenti di Napoli (officine Pietrarsa, Pensioni, ecc.). — Le paghe del Mantenimento pei gruppi 1 e 2 si inizieranno il 3 anzichè il 4, allorchè la Cassa funzionerà a Reggio. Il pagamento alle officine dei Compartimenti di Napoli e Reggio del 18 sarà effettuato in turno fra tutti i pagatori.

QUADRO ORARIO DEI PAGATORI

Cassa di Palermo

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Palermo, Uffici Movim.			27				
		Palermo Staz.		Penultimo ultimo				
		Palermo Officine		3				
			Palermo-Termini	5	5	3803	7. —	Palermo
			Termini-Roccapalumba. .	6	6*	129	18. 35	
			Roccapalumba-Cammarata	7	7*	3881	23. 20	
			Cammarata-Aragona Cald.	8				
			Termini-Cefalù	9	8	3806	7. —	
					9	3811	23. 20 (1)	
			(*) Pernottazione a Palermo. (1) Il giorno 10 in Ufficio.					
2	Palermo, Uffici Manten			27				
		Siracusa Uffici e Stazione		Penultimo ultimo	Penultimo 1	1982 3864	1. — 18. 35	
		Palermo Lolli Officine		3				
			Palermo Lolli-Cinisi . . .	4	4	3903	4. 45	Palermo
			Cinisi-Castellamare. . . .	* 5	6	3906	21. 10	
			Castellamare-Gibellina . .	6				
			Gibellina-Campobello. . .	7	7	3903	4. 45	
			Campobello-Marsala . . .	8				
			Marsala-Trapani	9				
					9	3906	21. 10 (1)	
			(*) Per tutto il periodo pernottazione a Palermo. (1) Il giorno 10 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
[illegible]	Palermo, Uffici Trazione.			27				
		Catania, Uffici, Stazione, Pensioni e Deposito locom.		Penultimo ultimo	Terzult.	121	8.30	
				1 e 2	2	120	18.35	
			S. Caterina Xirbi - Castrogiovanni.	4	4 (1)	1982	4. —	
			Castrogiovanni-Agira . .	5				
			Agira-Sferro	6				Catania
			Sferro-Catania	7				
			Bicocca-Scordia	8				
			Scordia-Vizzini.	9				
			Vizzini-Caltagirone . . .	10				
					11	3803	7.50 (2)	
4	Palermo, Ufficio Ragioneria.			27				
		Palermo, Deposito locom.		Penultimo ultimo				
		Messina Officine		3	2*	110	18.40	
			Messina-Milazzo	4				
			Milazzo-Gioiosa	5				
			Gioiosa-S. Agata.	6				
			S. Agata-S. Stefano . . .	7				Messina
			S. Stefano-Cefalù.	8				
			Messina-Nizza Sicilia . .	9				
			Nizza Sicilia-Catania . . .	10-11	12	3845	16.55 (1)	

(1) Il giorno 3 per il carico.
(2) Il giorno 11, secondo orario, in Ufficio

(*) Il pagatore con quello dell'Officina prende anche il carico della linea.
(1) Il giorno 13 in Ufficio.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Palermo Uff. vari			27				
		Caltanissetta Uffici, Stazione, Pensioni Dep. locom.		Penultimo ultimo 1-2	Terzult. 2 (1)	3848 120	16.— 18.55	
			Roccapalumba-Villalba . .	4	4	1982	4	
			Villalba-S. Caterina Xirbi	5				
			S. Caterina Xirbi-Serradifalco.	6				
			Serradifalco-Comitini Zolfare.	7				
			Comitini Zolfare-Porto Empedocle.	8				
			Canicatti-Licata	9				
			Licata-Terranova	10	11	120	18.35 (2)	
			(1) Il giorno 3 per il carico. (2) Il 12 in Ufficio.					
6		Messina Uffici		27-28	26*	110	18.40	
		Messina Staz., Pensioni, Dep. loc., Nav.		Penultimo ultimo 1-2	2 (1)	111	19.38	
			Valsavoia-Agnone	4	3	101	12.—	
			Agnone-Siracusa	5				
			Siracusa-Avola	6				
			Avola-Rosolini.	7				
			Rosolini-Scicli	8				
			Scicli-Donnafugata. . . .	9				
			Donnafugata-Biscari . . .	10				
			Biscari-Terranova	11				
					12	120	18.35 (2)	
			(*) Nel mesi di 31 giorni il pagatore rientra a Palermo col treno 111 del 28 e ritorna a Messina col treno 110 del 29. (1) Il giorno 3 carico. (2) Il 13 in Ufficio					

Ordine di Servizio N. 205.

(SERVIZIO VII)

Trasporti delle barbabietole e dei relativi residui.

Allo scopo di regolare gli imminenti trasporti delle barbabietole e relativi residui, si stabilisce.

1° — Carri assegnati agli Zuccherifici. — Saranno assegnati temporaneamente alle Società esercenti le fabbriche stesse, dei carri aperti a sponde alte, di portata variabile dalle 8 alle 13 tonnellate, i quali tutti possono ricevere un carico di barbabietole non inferiore alla portata indicata sui longaroni.

Detti carri saranno adoperati unicamente per il trasporto delle barbabietole, delle calci di defecazione e delle fettuccie (residui delle barbabietole) *provenienti da stazioni delle Ferrovie dello Stato* e destinate alle fabbriche, e per le spedizioni dalle fabbriche stesse *a stazioni delle Ferrovie dello Stato*. Si distingueranno dagli altri per l'iscrizione « **Barbabietole 1908** » seguita dal nome della località sede della fabbrica alla quale sono destinati.

Solo verso speciale autorizzazione dell'Amministrazione Ferroviaria potranno gli Zuccherifici inviare i carri loro noleggiati per tali trasporti anche su linee d'altra Amministrazione.

Sui carri per Pontelagoscuro, dove esistono le fabbriche di zucchero « **Gulinelli** » e « **Schiaffino** », e per Ferrara, dove pure sono le due fabbriche « **Bonora** » e « **Zuccherificio Agricolo Ferrarese** », oltre l'indicazione della località, verrà marcato anche il nome della Ditta cui sono assegnati.

I carri assegnati alla Società Italiana per lo zucchero Indigeno, esercente gli zuccherifici di Bologna e Granaiolo, porteranno l'iscrizione « Bologna e Granaiolo », potendo essere utilizzati promiscuamente per l'una o l'altra fabbrica.

I carri assegnati agli Zuccherifici debbono essere considerati come carri di proprietà privata quantunque non subiscano il cambio delle marche; ed in quanto non è previsto dal presente Ordine di Servizio, essi dovranno essere assoggettati alle disposizioni del Regolamento carri privati.

Si rammenta in ispecial modo che, essendo destinati esclusivamente ai trasporti da e per gli Zuccherifici, tali carri non dovranno essere per nessun motivo utilizzati dalle stazioni per altri trasporti, nemmeno nei loro viaggi a vuoto.

2° — Consegna e riconsegna dei carri. — La consegna dei carri alle Società esercenti gli Zuccherifici, avrà luogo nelle stazioni e nei giorni che saranno indicati dalle rispettive Direzioni Compartimentali, e stabiliti di comune accordo con le Società esercenti gli Zuccherifici.

La consegna risulterà da apposito verbale redatto in quattro esemplari, uno dei quali rimarrà alla Società ricevente, uno sarà spedito, raccomandato, alla Divisione Movimento e Traffico; il terzo sarà spedito, pure raccomandato, alla Delegazione Veicoli nella giurisdizione della quale la stazione è compresa, ed il quarto, pure raccomandato, al Controllo Prodotti P. V. in Torino.

Le Delegazioni Veicoli, dopo presane visione, li invieranno, bene ordinati e completi, all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma

Il verbale dovrà indicare esattamente la marca, la serie, il numero dei carri e la portata in tonnellate (indicata sui longaroni) di ciascun carro.

Si fa speciale raccomandazione per ciò che riguarda la indicazione della portata, essendo su questa essenzialmente basati il computo delle tasse di trasporto e la liquidazione dei conti di nolo.

Invece, mediante verbale steso in « tripla » copia, (da inviare, in piego raccomandato, alla Delegazione Veicoli e alla Divisione Movimento e Traffico, i due primi; e il terzo da rilasciare alla Ditta), si effettuerà la riconsegna dei carri dalle fabbriche dello zucchero alla Ferrovia, avvenga essa per guasti o per cessato bisogno.

In detti verbali di consegna e riconsegna dovranno pure risultare gli eventuali guasti e le mancanze accertate ai carri stessi nei modi consueti.

3° — Spedizione di carri vuoti. — I carri vuoti verranno trasportati gratuitamente nei loro percorsi per andare a prender carico, e la loro spedizione si farà dalle stazioni dietro presentazione, da parte della Società Concessionaria, di regolare lettera di porto, nella quale sarà indicato dove ed a chi i carri vuoti sono destinati. Con una stessa lettera di porto non

può essere spedito più di un carro. Verificandosi inutili percorsi a vuoto, per fatto della fabbrica dello zucchero, sarà dovuta alla Ferrovia la tassa di L. 0.05 per carro e per chilometro.

Qualora, quindi, una stazione venisse invitata, per telegramma od a mezzo di lettera, dalla Ditta alla quale i carri sono noleggiati, a spedire altrove dei carri giuntile vuoti, essa ne effettuerà la spedizione, ma stenderà rapporto del fatto, indicandovi la provenienza dei carri vuoti, la loro ulteriore destinazione, i dati relativi alla disposizione ricevuta dalla Ditta e gli estremi dei moduli con cui rispedì i carri stessi.

Le stazioni non dovranno accettare disposizioni verbali per la rispedizione altrove di carri giunti vuoti.

Tali rapporti dovranno essere inviati alla Divisione Movimento e Traffico competente, ogni domenica, in piego raccomandato e la detta Divisione ne darà comunicazione all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma per gli addebiti da fare agli Zuccherifici, e per la liquidazione dei conti per i percorsi a vuoto di cui al primo capoverso di questo paragrafo.

Di massima, ed in base a quanto è stato indicato nella prima parte di queste istruzioni, non è concesso agli zuccherifici di inviare dei carri loro assegnati su linee di altre Amministrazioni ferroviarie.

Le stazioni perciò non daranno corso a spedizioni che fossero presentate di carri vuoti assegnati agli Zuccherifici per linee d'altre Amministrazioni, a meno che non abbiano prima avuta l'autorizzazione di farlo dalla Divisione Movimento e Traffico da cui dipendono.

Anche le spedizioni, eventualmente autorizzate, di veicoli vuoti assegnati agli Zuccherifici sulle linee di altre Amministrazioni, dovranno effettuarsi con lettera di porto ordinaria da presentarsi dagli zuccherifici, ed esenti da tassa, come si pratica per i carri di costruzione speciale di proprietà privata.

4° — Spedizioni dei carri carichi — Etichette. — Le spedizioni dei carri carichi sono regolate dalle norme ordinarie di tariffa, e quindi gli Zuccherifici debbono presentare regolare lettera di porto, e le stazioni applicheranno ai carri stessi le etichette prescritte per le spedizioni ordinarie.

Agli Zuccherifici è data però facoltà di fare applicare ai carri delle etichette colorate per distinguere le diverse prove-

nienze delle barbabietole, ma in modo che le etichette stesse non ricoprano alcuna delle altre indicazioni esistenti sui carri.

5° — Tassazione dei trasporti. — Ai trasporti eseguiti da e per le fabbriche di zucchero con i carri ad essi assegnati, verranno applicate le tariffe e condizioni in vigore per il genere dei trasporti stessi, *notando che, agli effetti del punto I comma c) dell'art. 107 delle tariffe, i carri in questione dovranno essere considerati come richiesti della portata che su di essi è segnata.*

6° — Facoltà di eseguire le spedizioni delle barbabietole, dei residui e della calce di defecazione, in porto assegnato. — È accordato alle Ditte proprietarie degli zuccherifici di eseguire in porto assegnato le spedizioni, dirette alle rispettive fabbriche, di barbabietole *caricate nei carri assegnati alle medesime, alla condizione però che nelle lettere di porto le Ditte stesse risultino contemporaneamente come mittenti e come destinatarie.*

Parimenti è concesso alle Ditte proprietarie degli zuccherifici di eseguire in porto assegnato le spedizioni, a chiunque dirette, di residui (fettuccie) e di calce di defecazione provenienti dalle fabbriche.

Le stazioni esigeranno invece che le spedizioni di barbabietole, fettuccie e calce di defecazione, vengano effettuate in porto affrancato, ogni qualvolta esse siano caricate in carri non assegnati agli Zuccherifici, e ciò anche nel caso che sulle lettere di porto gli Zuccherifici stessi, risultino e come mittenti e come destinatari: beninteso quando non abbiano speciali disposizioni in contrario dalla loro Divisione Movimento e Traffico.

7° Disposizioni per sollecitare i trasporti. — I trasporti dei carri carichi di barbabietole, di fettuccie e di calce di defecazione, nonchè di quelli vuoti che sono inviati a prendere carico, devono essere eseguiti il più sollecitamente possibile. A tale scopo le Divisioni Compartimentali daranno le opportune disposizioni, prendendo anche accordi tra di loro, quando ne sia il caso, per regolare nel miglior modo possibile detti trasporti. Gli Ispettori di Riparto poi, dovranno curare che le disposizioni stesse vengano scrupolosamente osservate e segnalare, con speciali rapporti da inviarsi d'urgenza alle Divisioni od alle Sezioni di Movimento e Traffico da cui dipendono, ogni inconveniente che rilevassero, ed al quale non potessero direttamente

porre riparo, ed ogni miglioria che ritenessero conveniente introdurre nelservizio.

Come massima poi si dispone che i carri assegnati agli Zuccherifici debbano essere inviati a destinazione col primo treno utile, servendosi a tale scopo anche dei treni omnibus e misti, quando i treni stessi non abbiano ritardo o non venga ad esserne loro procurato pel fatto della manovra, osservando in proposito le norme vigenti.

Nella composizione dei treni i carri carichi di barbabietole dovranno essere riuniti in un sol gruppo per ogni fabbrica destinataria.

Quando poi, per il loro trasporto si dovessero effettuare appositi treni, si dovrà, se possibile, dare avviso alla stazione cui fa capo la fabbrica, del quantitativo di carri che vengono trasportati da ciascun treno, perchè detta stazione possa preavvisare lo zuccherificio interessato.

L'avviso in parola deve essere dato dalla stazione donde ha origine il treno straordinario, se questa ha dati sufficienti, altrimenti dall'ultima stazione che aggiunge carri, o da quella ove il treno fa l'ultima fermata prima della stazione destinataria.

8° Arrivo delle spedizioni di barbabietole. — Avvisi agli Zuccherifici. — Consegna dei carri e dei documenti. — Consegna di carri carichi di fettuccie e calce di defecazione. — Le spedizioni in arrivo delle barbabietole, *devono essere partecipate alle fabbriche mediante regolare lettera d'avviso* e non si dovranno assolutamente consegnare i carri carichi, se prima non ebbe luogo il regolare svincolo della merce.

Le ore di consegna dei carri carichi, come dei carri vuoti, dovranno risultare da apposito fascicolo formato con moduli *G*-132 (F S.)*, sui quali la stazione ritirerà di volta in volta, e per ogni consegna e riconsegna, la firma dell'agente della fabbrica, che all'uopo sarà stato da questa preventivamente delegato.

Per la consegna dei carri carichi di fettuccie e calce di defecazione valgono le norme ordinarie.

9° — Tasse di sosta. — Non sono soggetti ad alcuna tassa di sosta i carri noleggiati alle Ditte per tutto il tempo che essi

* Fino ad esaurimento della scorta, dovranno essere adoperati i mod. 783 ex R. A. e 364-B ex R. M.

rimangono nelle loro fabbriche, e quando giacciono *vuoti* nelle nostre stazioni.

Per le soste, oltre i termini di tempo per il carico e lo scarico stabiliti dagli articoli 69 e 117 delle tariffe, dei carri assegnati alle Ditte e che giacciono carichi nelle stazioni della Rete dello Stato, in attesa del *completamento* del carico o della presentazione dei documenti per la spedizione, nonchè di quelli, pure carichi, spediti dalle fabbriche di zucchero e che sostano nelle stazioni in attesa dello scarico, sarà applicata la tassa di L. 5 per carro e per giorno indivisibile.

Per l'applicazione, la riscossione, l'addebitamento, ecc., di tali tasse, valgano le norme ordinarie per le spedizioni, in arrivo o in partenza, sostanti nelle stazioni oltre i limiti fissati.

Per le soste, invece, di carri assegnati alle Ditte, carichi di merci destinate agli Zuccherifici e *giacenti nelle stazioni a cui questi sono allacciati, od in altre della Rete dello Stato, intermedie fra la stazione di spedizione e quella di destinazione, per causa delle Ditte stesse*, e cioè perchè queste non possono ricevere i carri in questione nelle loro fabbriche, sarà applicata la tassa di L. 2,50 per carro, se le soste non sono superiori a 12 ore e quella suddetta di L. 5 per carro e per giorno indivisibile, se le soste sono superiori a ore 12.

Prima dell'applicazione di quest'ultime tasse, dovranno essere contestate agli Zuccherifici, e per essi ai loro rappresentanti, le soste alle quali le tasse in questione si riferiscono.

A tale scopo la stazione, cui fa capo la fabbrica, segnerà in apposito libro tutti i carri carichi giacenti in essa, o fatti trattenere nelle precedenti stazioni per evitare ingombri, carri che la fabbrica ha dichiarato di non poter ricevere. Detto libro è da presentarsi al rappresentante dello Zuccherificio, affinchè ne prenda nota, e convalidi la contestazione fatta con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti. Se il rappresentante si rifiutasse a rilasciare tale dichiarazione, il Capo stazione farà una annotazione nel libro, constatante il rifiuto opposto, annotazione che varrà come prova irrefragabile dello impedimento opposto dalla fabbrica al ricevimento dei carri.

La contestazione in discorso deve essere fatta non appena cominciano le soste nella stazione allacciata, o quando questa ha avuto sicura notizia dei carri trattenuti nelle precedenti stazioni.

Per la decorrenza delle soste valgono le seguenti norme:

a) per i carri trattenuti nelle precedenti stazioni: dal momento in cui furono trattenuti, fino all'ora reale del loro proseguimento;

b) per i carri giacenti nella stazione allacciata: dal momento in cui il carro è pronto alla consegna, fino all'ora in cui venne effettivamente consegnato.

Le stazioni allacciate alle fabbriche si metteranno in relazione con le altre interessate, per avere i dati loro occorrenti per il computo delle accennate soste.

10° — Responsabilità in caso di avarie alle merci. — Trasbordi. — L'Amministrazione Ferroviaria non risponde delle avarie alle merci destinate o provenienti dalle fabbriche di zucchero, a meno che non siano imputabili a colpa diretta del proprio personale; del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque sia la causa dei medesimi. Dovranno però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle Stazioni quanto negli Stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi ed alle altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far sempre risultare la causa dell'irregolarità.

11° Avarie e riparazione ai carri. — Le Società concessionarie sono responsabili dei danni subiti dai carri entro le fabbriche dello zucchero. Perciò le stazioni all'atto della consegna e riconsegna dei carri alle fabbriche, procederanno in contraddittorio col concorso di un verificatore, alla constatazione delle eventuali avarie, le quali dovranno essere descritte a tergo dell'apposito modulo *G*-132 (F. S.).

Dovendosi togliere dalla circolazione a cagione di guasti comunque verificatisi, dei carri *tanto carichi che vuoti*, i verificatori dovranno applicare le etichette prescritte dal caso per l'invio in riparazione, e dovranno darne immediato avviso alla Stazione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta. La stazione compilerà tosto nei modi prescritti, processo verbale in quattro copie da spedirsi nel modo stabilito dall'art. 2.

Le Officine e le Squadre Rialzo cureranno che le riparazioni ai carri assegnati agli Zuccherifici siano effettuate colla maggior sollecitudine possibile ed una volta conosciuta la data probabile di uscita dei carri dalla riparazione dovranno comuni-

carla al Capo Stazione locale, il quale a sua volta dovrà avvisare la fabbrica cui i carri sono assegnati, affinchè dica dove devono essere inviati.

La Stazione stessa poi comunicherà all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma la data precisa in cui i carri sono usciti dalla riparazione.

12° Orario di apertura e di chiusura dei cancelli negli scali. — Nelle stazioni di spedizione delle barbabietole e in quelle cui fanno capo le fabbriche di zucchero, si potrà, a giudizio degli Ispettori di Riparto, convenientemente anticipare l'orario di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, per facilitare il carico, lo scarico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

13° Deposito di barbabietole nelle stazioni in attesa del carico. — Si concede che, in caso di bisogno, le barbabietole possono essere depositate, senza pagamento di sosta, nei piazzali delle stazioni in attesa del carico, senza responsabilità alcuna da parte dell'Amministrazione Ferroviaria, e quando ciò a giudizio del Capo Stazione, non porti disturbo al regolare servizio della stazione medesima.

14° Pesatura dei carri. — Per la ricognizione del peso delle spedizioni da e per le fabbriche dello zucchero valgono le norme dell'art. 113 delle tariffe e le altre in vigore, alle quali le stazioni dovranno esattamente attenersi.

Qualora si rilevassero erronee dichiarazioni di peso, saranno dovute le penalità previste dall'art. 105 delle tariffe; solo sarà da tenersi presente che la tolleranza stabilita per le altre merci nel 3 % è portata al 5 % tanto per le barbabietole come per i residui.

Nel caso che, per insufficienza d'impianti, o per altro motivo, non fosse possibile effettuare la pesatura dei carri nelle stazioni, alle quali gli Zuccherifici sono allacciati, si potrà eseguire tale pesatura negli Zuccherifici medesimi facendo apposita annotazione nelle lettere di porto.

Le norme, che devono regolare tali concessioni, sono le seguenti:

a) assistenza gratuita d'un agente ferroviario alla pesatura;

b) lo Zuccherificio pagherà la pesatura per le spedizioni il cui peso non sia stato dichiarato a partenza;

c) lo Zuccherificio pagherà la pesatura per le spedizioni riconosciute in arrivo di peso superiore od inferiore al dichiarato, salva però, per le differenze in più od in meno, la tolleranza del 5 % del peso, quando questo non superi la portata massima del carro;

d) esonero per lo Zuccherificio dal pagamento delle multe, quando in confronto del dichiarato, vi siano eccedenze di peso. Per queste, sarà esatto dalle Ferrovie soltanto il complemento delle tasse di trasporto;

e) quando però si riscontrasse essere stato caricato un peso superiore alla portata del carro, aumentata del 5 % pei carri che ammettono tale sopraccarico, la Ditta dovrà sottostare alle penalità di tariffa e rispondere di tutte le conseguenze civili e penali, a norma dell'art. 105 delle tariffe.

15° Fornitura agli Zuccherifici di altri carri. — I carri eventualmente richiesti dalle fabbriche di zucchero per trasportare delle merci non contemplate nel presente Ordine di Servizio, dovranno essere forniti in base alle disposizioni e con le norme ordinarie; come pure in base a dette disposizioni e norme le fabbriche di zucchero potranno utilizzare i carri che siano stati loro consegnati carichi.

16° Liquidazione di compensi. — I conti dei compensi dovuti dagli Zuccherifici per i carri ad essi assegnati, saranno compilati ogni mese dall'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma in base ai verbali di consegna e riconsegna dei carri.

Le disposizioni speciali, di cui al presente Ordine di Servizio, riguardano esclusivamente i trasporti di barbabietole eseguiti con carri assegnati in noleggio agli Zuccherifici. Non sono perciò applicabili alle spedizioni effettuate con carri non noleggiati, ma per queste valgono le disposizioni ordinarie comuni a tutti gli altri trasporti, non esclusa la preventiva domanda dei carri con la specificazione della loro portata: Art. 107 delle vigenti tariffe.

Si raccomanda vivamente alle Divisioni Compartimentali di provvedere all'esatto e completo adempimento delle disposizioni contenute in questo Ordine di Servizio. Si interessano poi particolarmente gl'Ispettori di Riparto ed i Controllori dei trasporti alla maggiore sorveglianza, affinchè le stazioni abbiano ad attenersi strettamente alle disposizioni stesse, ed in

particolare modo a quelle circa il carico dei carri, e l'applicazione delle tasse di porto e di sosta, di cui agli articoli 5 e 9.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 140.

(SERVIZIO VIII)

Congresso Nazionale delle Associazioni Monarchiche in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 25 settembre al 2 ottobre 1908.
Ritórno: dal 29 settembre al 10 ottobre detto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 195 (Bollettino N. 28) — In luogo di: (Serzizio *VIII*) leggere: (Servizio *I*).

ANNO I - N. 30. 25 LUGLIO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, luglio 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — **Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:**

Decreto Reale *2 luglio 1908 N. 425, col quale sono approvate le modificazioni da apportarsi alle* **tariffe e condizioni pei trasporti**, *per effetto della legge 7 luglio 1907, N. 489, sul riposo festivo.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Visto l'art. 1 della legge 7 luglio 1907, n. 489;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industra e commercio.
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le modificazioni risultanti dall'unito prospetto, vistato d'ordine Nostro dai Ministri proponenti, agli articoli 7, 58, 70, 117 e 120 *bis* della legge 27 aprile 1885, N. 3048 (Serie 3ª) Allegato *D* e successive varianti, nonchè alle condizioni di applicazione delle Tariffe speciali a Piccola Velocità Accelerata N. 50, 51 e 54, della Tariffa speciale temporanea a P. V. Accel. per l'uva fresca e l'uva pigiata con mosto, della Tariffa locale a P. V. Accel. N. 502, di cui all'Allegato *E* alla legge stessa e successive varianti e delle Tariffe eccezionali a P. V. Accel. N. 901 e 903 di cui la legge 16 giugno 1907, N. 385.

Tali modificazioni entreranno in vigore, in via di esperimento per un anno, dal 1° agosto 1908.

Art. 2.

Il presente Decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei

Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo ossservare.

Dato a Roma addì 2 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI
P. BERTOLINI
CARCANO
F. COCCO-ORTU

Visto il guardasigilli: ORLANDO.

Modificazioni da apportarsi alle TARIFFE E CONDIZIONI PEI TRASPORTI *per effetto della legge 7 luglio 1907, N. 489, sul riposo festivo.*

Art. 7.

Questo articolo viene modificato come segue:

Orario di servizio-avvisi..

« L'orario per la distribuzione dei biglietti, per la spedizione e riconsegna dei bagagli e dei « cani, è regolato su quello dei convogli.

« L'orario per il ricevimento e per la riconsegna delle spe- « dizioni a G. V. a P. V. Accel. ed a P. V. è regolato per « ciascuna stazione secondo la sua importanza.

« Nei giorni di domenica le operazioni di ricevimento e di « riconsegna delle spedizioni a G. V. ed a P. V. Accel. sono « limitate a mezzogiorno. È fatta eccezione per l'accettazione « e la riconsegna delle seguenti categorie di trasporti: merci « contrassegnate da asterisco nella nomenclatura della Tariffa « speciale N. 3 G. V., giornali, feretri, ceneri mortuarie, ca- « valli in vagoni scuderia, bestiame (comprese le bestie feroci) « ed altri animali vivi, sieri curativi, ossigeno, addobbi funebri, « fiori freschi ed artificiali, casse mortuarie, candele e torce « di cera per funerali, bozzoli vivi, seme bachi, foglie di gelso, « ghiaccio, neve, uva fresca, uova e formaggi freschi, e merci per « le quali sia stato applicato un acceleramento del trasporto.

« Le operazioni di ricevimento e di riconsegna delle spe- « dizioni a P. V. sono nella domenica completamente sospese. « È fatta eccezione, per la sola riconsegna fino a mezzogiorno « delle merci esplosive di cui alle categorie 12ª, 13ª e 14ª del- « l'allegato 9.

« Negli altri giorni festivi di cui all'allegato 2 gli uffici della
« grande velocità e della piccola velocità accelerata, rimangono aperti come nei giorni feriali; quelli della piccola velocità si chiudono a mezzogiorno.

« È in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di far cessare temporaneamente, mediante preavviso, la limitazione e
« la sospensione nelle domeniche in quelle stazioni in cui ciò
« fosse richiesto da speciali esigenze di traffico o di servizio.

« L'Amministrazione ferroviaria è in obbligo di pubblicare
« e di tenere esposti nelle stazioni gli orari, le tariffe, i manifesti ed i regolamenti che interessano il pubblico ».

Art. 58.

Dopo il capoverso sub *b*) aggiungere:

« I termini di resa di cui sopra sono aumentati di ore 24,
« in dipendenza della applicazione della legge sul riposo festivo
« n. 489 del 7 luglio 1907.

« Tale aumento però non si applica alle merci che a norme
« dell'art. 7 possono assere riconsegnate nelle ore pomeridiane ».

Art. 70.

In fine di questo articolo, dopo il capoverso sub *d*) si aggiunge:

« *e*) di ore 24 in dipendenza dell'applicazione della legge
« sul riposo festivo n. 489 del 7 luglio 1907 ».

Art. 117.

Dopo sub *b*) punto 2°, terzo alinea, aggiungere:

« Per le spedizioni a Grande Velocità ed a Piccola Velocità Accelerata che dovrebbero essere ritirate nel pomeriggio della domenica, il termine di ritiro è prorogato di 24 ore.

« Tale prolungamento non riguarda le merci che a norma
« dell'art. 7 possono essere riconsegnate anche nelle ore pomeridiane della domenica.

« Per le spedizioni a Piccola Velocità che dovrebbero essere ritirate nella domenica, il termine utile di ritiro è prorogato di 24 ore ».

In fine dell'articolo aggiungere:

« Agli effetti dell'applicazione delle tasse di sosta non si
« tiene conto delle domeniche che cadono nel periodo di giacenza delle spedizioni.

« Tale condono però non è esteso alle merci a grande
« velocità ed a piccola velocità accelerata che, a norma del-
« l'art. 7, possono essere riconsegnate anche nelle ore pomeri-
« diane della domenica, nè agli esplosivi a « piccola velocità
« nominati nell'articolo medesimo, che possono essere ritirati
« nelle ore antimeridiane della domenica ».

Art. 120 *bis*.

Il secondo ed il terzo capoverso delle *disposizioni comuni* sono così sostituiti:

« Per le spedizioni a Grande Velocità la presa a domi-
« cilio ed il ricevimento da parte delle Agenzie di città e la
« consegna a domicilio non si effettuano dopo le ore 12 dei
« giorni festivi (Allegato 2°).

« Per le spedizioni a P. V. ed a P. V. Acc. la presa a
« domicilio ed il ricevimento da parte delle Agenzie di città e
« la consegna a domicilio non si effettuano nei giorni festivi,
« e percio . . .

(segue l'articolo).

Dopo il primo capoverso delle Condizioni 6ª, 3ª, 6ª, rispettivamente delle Tariffe Speciali a P. V. Acc. n. 50 e temporanea P. V. A. per l'uva fresca e uva pigiata con mosto, e della tariffa eccezionale 901 P. V. Acc., aggiungere:

« Quando la riconsegna dovesse eseguirsi nelle ore pome-
« ridiane della domenica, ai termini di resa di cui sopra, do-
« vranno aggiungersi 24 ore, fatta eccezione per le merci che
« a norma dell'art. 7 possono essere riconsegnate anche nelle
« ore pomeridiane.

Dopo il primo capoverso delle Condizioni 3ª, 3ª, 4ª, 4ª, rispettivamente delle Tariffe Speciali P. V. Acc. n. 51 e 54, della Tariffa locale P. V. Acc. n. 502 e della Tariffa eccezionale n. 903 P. V. Acc. aggiungere:

« Quando la riconsegna dovesse eseguirsi nella ore po-
« meridiane della domenica, ai termini di resa di cui sopra
« dovranno aggiungersi 24 ore ».

Visto d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei Lavori Pubblici	*Il Ministro del Tesoro*	*Il Ministro d'Agric. Ind. e Commercio*
P. Bertolini	Carcano	F. Cocco-Ortu

Appendice N. 2 all'Ordine Generale N. 4-1907.

(SERVIZIO IV)

Modificazioni ed aggiunte alla prima classificazione delle linee di malaria.

(Vedi D. C. A. Cap. VI ed Ordine Generale N. 4-1907).

A modificazione della prima classificazione delle linee di malaria, pubblicata coll'Ordine Generale N. 4-1907, si classifica, agli effetti dell'indennità di malaria, e con decorrenza 1° gennaio 1906, in prima zona la tratta dal Km. 267+505 al Km. 282+215 della linea Taranto-Reggio, attualmente classificata in 2ª zona; cosicchè in detta zona resta classificata tutta la tratta di detta linea compresa dal Km. 219+979 al Km. 288+056.

In aggiunta alla predetta classificazione si pubblicano le 3 tabelle allegate riguardanti la prima classificazione delle zone malariche della linea Palermo-Marsala-Trapani, da valere provvisoriamente per la corresponsione delle indennità di malaria, a decorrere dal 1° agosto del 1907, data del passaggio della linea suddetta dalla Società per la Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani alle Ferrovie dello Stato.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del giorno 2 luglio 1908.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

Appendice 2ª all'allegato **A** dell'Ordine Generale 4-1907.

LINEA	Progressive chilometriche estreme		Fabbricati compresi nelle zone di malaria			Classificazione delle zone di malaria
	dal chilometro	al chilometro	STAZIONI	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Palermo-Marsala-Trapani.	39 + 407	42 + 785	—	40 + 018	42 + 246	2ª
	42 + 785	44 + 382	Lo Zucco Montelepre	43 + 102	43 + 982	1ª
	44 + 382	45 + 954	—	45 + 382		3ª
	48 + 014	50 + 621	—	48 + 603	50 + 411	3ª
	50 + 621	54 + 684	—	51 + 205	54 + 054	2ª
	54 + 684	57 + 400	Trappeto	55 + 357	57 + 105	1ª
	57 + 400	67 + 784	Balestrate-Castellamare	59 + 157	67 + 591	2ª
	67 + 784	98 + 108	Segesta-Alcamo-Calatafimi-Gibellina.	68 + 742	97 + 515	1ª
	98 + 108	107 + 143	S. Ninfa Salemi	99 + 105	106 + 895	3ª
	124 + 610	126 + 447	—	125 + 006	125 + 847	3ª
	126 + 447	136 + 166	S. Nicola	127 + 872	135 + 169	1ª
	138 + 520	140 + 729	—	139 + 090	140 + 438	1ª
	140 + 729	145 + 639	—	143 + 340	144 + 367	3ª
	149 + 846	151 + 608	—	149 + 853	151 + 001	3ª
	154 + 144	155 + 107	—	—	—	1ª
	162 + 988	169 + 925	Spagnuola	163 + 640	169 + 209	3ª
	169 + 925	176 + 675	Ragattisi-Marausa	170 + 545	176 + 481	1ª
	176 + 675	186 + 845	Paceco	177 + 854	185 + 445	2ª

Appendice 2ª all'allegato **B**
all'Ordine Generale 4-1907

Indennità di malaria al personale dei treni della linea Palermo-Marsala-Trapani.

DEPOSITO	INDENNITÀ GIORNALIERA DI MALARIA PER I									
	Controlloti viaggian i		Capi conduttori		Conduttori		Guardafreni		Frenatori	
	estiva	invernale	estiva	invernale	estiva	invernale	estiva	invernale	estiva	invernale
Palermo-Lolli. . . .	0.27	0.12	0.18	0.08	0.18	0.08	0.18	0.08	0.13	0.06

Appendice 2ª all'allegato C
all'Ordine Generale 4-1907

Indennità di malaria al personale di macchina della linea Palermo-Marsala-Trapani.

DEPOSITI	Indennità giornaliera di malaria per i			
	Macchinisti		Fuochisti	
	estiva	invernale	estiva	invernale
Palermo-Lolli	0. 15	0. 06	0. 10	0. 05
Castelvetrano	0. 16	0. 07	0. 11	0. 05

Ordine di Servizio N. 206.

(SERVIZIO VIII)

Modificazioni alle tariffe in dipendenza della Legge sul riposo festivo. Estensione di Tariffe locali ed eccezionali

(Vedi Ordine di Servizio N. 148-1908).

È stata pubblicata la prima Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti (edizione maggio 1908) contenente i provvedimenti adottati in dipendenza dell'applicazione della legge 7 luglio 1907, N. 489 sul riposo festivo e le conseguenti modificazioni apportate alle Tariffe stesse (articoli 7, 58, 70, 117 e 120 *bis*; tariffe a P. V. Acc.: speciali N. 50, 51 54 e temporanea; locale N. 502; eccezionali N. 901 e 903).

Tali provvedimenti, che avranno attuazione col 1° agosto 1908, stabiliscono:

a) la limitazione al mezzogiorno delle domeniche della accettazione e della riconsegna delle spedizioni (salve opportune eccezioni) a grande velocità ed a piccola velocità accelerata;

b) la sospensione della accettazione e della riconsegna nei detti giorni delle spedizioni a piccola velocità;

c) un maggior termine di ore 24 per il ritiro delle spedizioni a grande velocità ed a piccola velocità accelerata che dovrebbe aver luogo nel pomeriggio delle domeniche e per il ritiro delle spedizioni a piccola velocità che dovrebbe aver luogo nelle giornate di domenica.

Di questo maggior termine non fruiscono le merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata di cui all'art. 7, le quali possono ritirarsi nel pomeriggio delle domeniche e le merci esplosive a piccola velocità di cui all'articolo stesso, le quali possono ritirarsi fino al mezzogiorno delle domeniche;

d) l'esclusione delle domeniche dall'applicazione delle tasse di sosta per le spedizioni a grande velocità ed a piccola velocità accelerata che dovrebbero essere ritirate nel pome-

riggio delle domeniche e per le spedizioni a piccola velocità che dovrebbero essere ritirate nelle giornate di domenica.

Di tale esclusione non fruiscono le spedizioni a grande velocità ed a piccola velocità accelerata di cui all'art. 7, le quali possono ritirarsi nel pomeriggio delle domeniche e le merci esplosive a piccola velocità, di cui all'articolo stesso, le quali possono ritirarsi fino al mezzogiorno delle domeniche;

e) l'esclusione dall'applicazione delle tasse di sosta delle domeniche comprese nei periodi di giacenza delle spedizioni, qualunque sia la durata di essi;

f) un maggior periodo di ore 24 nei termini di resa dei trasporti, esclusi quelli a grande velocità ed a piccola velocità accelerata che a' sensi dell'art. 7 possono essere riconsegnati nelle ore pomeridiane della domenica.

Al fine di ottenere che il ritiro delle merci per parte dei destinatari avvenga nel più breve termine possibile, le stazioni cureranno che le lettere d'avvivo emesse nella domenica siano recapitate a mezzo della posta, regolandosi nell'impostazione in modo che il termine utile di ritiro delle merci venga a scadere entro il lunedì successivo.

La detta Appendice contiene anche alcune estensioni di tariffe locali ed eccezionali state già comprese in Ordini di Servizio precedenti.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 207.

(SERVIZIO VIII)

Estensione del Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.
(Vedi Ordine di Servizio 147-1908).

Col 1° agosto 1908 le stazioni di Bagni di Lucca, Bagni di Montecatini, Pescia e Pieve Monsummano, saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenze, alle pagine N. 53 e 55 della tariffa del detto Servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898) dovranno farsi le seguenti aggiunte:

Bagni di Lucca	S	G.P.	Civitavecchia	300	Livorno M.	69
			Livorno S. M. (1)	67		
Bagni di Montecatini	S	G.P.	Civitavecchia	306	Livorno M.	75
			Livorno S. M. (1)	75		
Pescia	S	G.P.	Civitavecchia	299	Livorno M.	68
			Livorno M. (1)	66		
Pieve Monsummano	S	G.P.	Civitavecchia	307	Livorno M.	76
			Livorno S. M. (1)	74		

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 208.

(SERVIZIO VII)

Trasporti militari.

(Vedi Ord. di Servizio N. 81-1906).

Il Ministero della Guerra, in dipendenza del nuovo assetto dato alle Ferrovie dello Stato, ha pubblicato nel *Giornale Militare Ufficiale*, Parte 1ª, Dispensa 31ª c. a., un nuovo elenco dei Funzionari ferroviari coi quali le Autorità militari debbono prendere accordi per determinati trasporti. Si allega perciò al presente il relativo estratto dal *Giornale Militare Ufficiale*, che

annulla e sostituisce l'allegato *B* all'Ordine di Servizio numero 84-1906.

Le disposizioni contenute in detto ordine di servizio restano tutte in vigore, eccetto che la giurisdizione delle Commissioni militari di linea, la quale, dal 1° luglio 1908, è stata così delimitata:

a) *per quella avente sede in Torino:* a tutte le linee ferroviarie delle Direzioni compartimentali di Torino e Genova;

b) *per quella avente sede in Venezia:* a tutte le linee ferroviarie delle Direzioni compartimentali di Milano e Venezia;

c) *per quella avente sede in Ancona:* a tutte le linee ferroviarie delle Direzioni compartimentali di Firenze ed Ancona;

d) *per quella avente sede in Napoli:* a tutte le linee ferroviarie delle Direzioni compartimentali di Roma, Napoli e Reggio Calabria.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

(ALLEGATO **A**)

MINISTERO DELLA GUERRA

(Estratto del Giornale militare ufficiale 1908)

Atto n. 235*. — **Funzionarii ferroviari coi quali le autorità militari debbono prendere accordi per determinati trasporti.** — (Direzione generale servizi amministrativi) — 26 giugno 1908.

I funzionari cui le autorità militari, in dipendenza del nuovo assetto dato alle linee delle ferrovie dello Stato dovranno, dal 1° luglio p, v., rivolgersi per gli accordi prescritti dall'articolo 26 del *regolamento sul servizio dei trasporti* (*per ferrovia e per mare*) parte 1ª (quale fu modificato con l'atto 139 del 1906) risultano dal seguente specchio, che indica il titolo e la residenza dei funzionari stessi, nonchè le linee ed i tronchi di linea cui ciascuno è preposto per la direzione e l'esercizio.

Le autorità militari interessate cureranno che i suddetti accordi indispensabili pel regolare eseguimento dei trasporti, siano sempre presi ed in tempo. Esse saranno personalmente responsabili dei danni e degli inconvenienti che derivassero dall'inosservanza di siffatta prescrizione.

Ferrovie dello Stato.

FUNZIONARI coi quali debbono prendersi gli accordi	Residenza	LINEE O TRONCHI DI LINEA compresi nel compartimento
Capo divisione del movimento e traffico del compartimento.	Torino	Torino–Bussoleno–Bardonecchia. Bussoleno-Susa. Torino–Alessandria (bivio–Bormida). Trofarello-Chieri. Torino–Torre Pellice. Bricherasio-Barge. Trofarello–Cuneo. Savigliano–Saluzzo. Cuneo–Vievola. Moretta–Cavallermaggiore. Airasca–Saluzzo-Cuneo. Cavallermaggiore–Cantalupo. Carmagnola-Bra–Savona Let. (inclusa) e Savona Mar. Ceva–Ormea. Cuneo–Bastia. Alessandria – Acqui San Giuseppe di Cairo. Castagnole–Asti. Asti–Casale–Mortara.

FUNZIONARI coi qua'i debbono prendersi gli accordi	Residenza	LINEE O TRONCHI DI LINEA compresi nel compartimento
	(*Segue*) Torino	Mortara–Corsico (inclusa). Asti–Nizza–Acqui (inclusa). Torino–Rho (esclusa). Chivasso–Ivrea–Aosta. Chivasso–Casale. Vercelli–Valenza. Vercelli–Mortara–Cava Carb. – Pavia (esclusa). Novara–Varallo. Novara – Borgomanero–Domodossola (esclusa). Torreberetti–Cava Carbonara. Alessandria–Novara. Santhià-Borgomanero-Arona (esclusa).
Capo divisione del movimento e traffico del compartimento.	Milano	Milano–Rho–Gallarate–Sesto-Calende–Arona–Domodossola. Gallarate–Varese. Gallarate–Laveno. Luino–Oleggio–Vignale (esclusa). Oleggio–Arona. Milano–Chiasso. Milano-Rogoredo–Parma (esclusa). Milano–Verona P. N. (esclusa). Milano P. T.–Corsico (esclusa). Bergamo–Treviglio. Treviglio–Cremona. Rovato–Lecco. Cremona–Codogno. Cremona–Mantova (esclusa). Albate Camerlata–Lecco. Seregno–Ponte S. Pietro. Monza–Calolzio. Olmeneta–Brescia. Palazzolo–Paratico. Parma (esclusa)–Piadena–S. Zeno. Lecco–Colico–Sondrio. Colico–Chiavenna.
	Venezia	Verona–Mantova–Modena (esclusa) Padova–Bologna (esclusa). Mantova–Cerea. Legnago–Monselice. Dossobuono–Rovigo–Chioggia. Mestre–Pontebba. Udine–Cormons. Mestre – Portogruaro–Casarsa–Spilimbergo. Mestre–Venezia. Mestre–Vicenza–Verona P. N. Verona–Ala.

FUNZIONARI coi quali debbono prendersi gli accordi	Residenza	LINEE O TRONCHI DI LINEA compresi nel compartimento
Capo divisione del movimento e traffico del compartimento.	(*Segue*) Venezia	Treviso-Belluno. Treviso-Motta di Livenza. Vicenza-Schio. Treviso-Vicenza. Padova-Bassano.
	Genova	Milano (esclusa)-Rogoredo (esclusa)-Voghera. Tortona-Novi. Alessandria (esclusa)-Piacenza (esclusa). Sampierdarena-Savona (esclusa)-Ventimiglia. Genova P. P.-Spezia (esclusa). Alessandria (esclusa)-Novi-Genova. Bressana Bott.-Broni. Succursuale dei Giovi. Pavia-Casalpusterlengo (esclusa). Sampierdarena-Acqui (esclusa).
	Firenze	Spezia-Pisa-Grosseto (inclusa). Avenza-Carrara. Viareggio-Lucca-Bagni di Lucca. Pisa-Pistoia. Livorno M.-Pisa-Empoli-Firenze. Livorno M.-Colle Salvetti. Cecina-Volterra. Campiglia M.-Piombino. Bologna-Pistoia-Firenze. Firenze-Arezzo-Terontola-Chiusi (esclusa). Asciano-Montepescali. Empoli-Siena-Chiusi. Firenze-Faenza (esclusa). Parma-Spezia. S. Stefano-Sarzana. Parma-Bologna. Bologna-Poggio Rusco.
	Roma	Chiusi (esclusa)-Orte-Roma. Grosseto (esclusa)-Roma Termini con la diramazione di Palo-Ladispoli. Ponte Galera-Fiumicino. Viterbo P. F.-Attigliano. Roma-Sulmona-Pescara (esclusa). Orte-Terni (esclusa). Ciampino-Frascati. Ciampino-Velletri-Segni P. Velletri-Terracina. Avezzano-Roccasecca. Roma-Cassino. Sulmona-Isernia-Caianello (esclusa).

FUNZIONARI coi quali debbono prendersi gli accordi	Residenza	LINEE O TRONCHI DI LINEA compresi nel compartimento
Capo divisione del movimento e traffico del compartimento.	Ancona	Bologna (esclusa)-Ancona-Foggia (esclusa). Castelbolognese-Lugo-Ravenna. Ferrara-Ravenna-Rimini. Lugo-Lavezzola. Terontola (esclusa)-Foligno. Ancona-Falconara-Terni (inclusa). Terni-Sulmona (esclusa). Fabriano-Urbino. Albacina-Portocivitanova. S. Benedetto-Ascoli Piceno. Giulianova-Teramo.
	Napoli	Cassino (esclusa)-Caserta-Cancello-Napoli. Foggia-Benevento-Caserta-Aversa-Napoli. Sparanise-Gaeta. Avellino-Cancello. Codola-Nocera. Avellino-Benevento-Campobasso-Termoli (esclusa). Avellino-Rochetta S. Antonio. Campobasso-Carpinone (esclusa). Torre Annunziata-Gragnano. Cancello-Torre Annunziata. Napoli-Potenza-Metaponto-Taranto-Brindisi. Salerno-Mercato S. Severino. Sicignano-Lagonegro. Foggia-Lucera. Foggia-Manfredonia. Foggia-Brindisi-Lecce-Zollino-Otranto. Rocchetta S. Antonio-Gioia del Colle. Bari-Taranto. Barletta-Spinazzola. Cerignola-Cerignola città. Ofantino-Margherita di Savoia. Potenza-Foggia. Francavilla F.-Lecce. Novoli-Nardò. Zollino-Gallipoli.
	Reggio C.	Battipaglia (esclusa)-Reggio Calabria. Metaponto (esclusa)-Reggio Calabria. Sibari-Cosenza-Pietrafitta. Catanzaro M.-S. Eufemia Biforcazione.

FUNZIONARI coi quali debbono prendersi gli accordi	Residenza	LINEE O TRONCHI DI LINEA compresi nel compartimento
Capo divisione del movimento e traffico del compartimento.	Palermo	Messina-Siracusa. Valsavoia-Caltagirone. Siracusa P.-Licata (porto.) Messina-Termini Imerese. Palermo-S. Caterina Xirbi-Catania. Palermo-Marsala-Trapani. S. Caterina-Canicatti-Aragona Caldare. Roccapalumba-Porto Empedocle. Canicatti-Licata. Navigazione attraverso lo stretto di Messina.

Ferrovie diverse.

FUNZIONARI coi quali debbono prendersi gli accordi	Residenza	LINEE O TRONCHI DI LINEA compresi nel compartimento
Capo del traffico e del movimento della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.	Torino	Torino-Lanzo.
Direttore dell'esercizio della ferrovia Torino-Settimo-Castellamonte.	Torino	Torino-Settimo-Castellamonte. Rivarolo-Pont.
Direttore dell'esercizio della ferrovia Fossano-Mondovi.	Mondovi	Fossano-Mondovi-Villanova (a scartamento ridotto).
Direttore dell'esercizio delle ferrovie del Ticino.	Milano	Santhià-Biella.
Direttore delle ferrovie Nord-Milano.	Milano	Novara-Seregno. Milano-Saronno-Varese-Laveno. Saronno-Como. Seveso-S. Pietro-Camnago. Como-Varese. Milano-Incino-Erba. Castellanza-Cairate-Lonate Ceppino.
Direttore d'esercizio della ferrovia Bergamo-Ponte della Selva.	Bergamo	Bergamo-Ponte della Selva.

FUNZIONARI coi quali debbono prendersi gli accordi	Residenza	LINEE O TRONCHI DI LINEA sui quali hanno giurisdizione
Direttore d'esercizio della ferrovia Sondrio–Tirano.	Tirano	Sondrio–Tirano.
Direzione dell'esercizio della ferrovia Brescia–Iseo–Pisogne–Breno.	Iseo	Brescia Iseo–Pisogne–Breno.
Direttore d'esercizio delle ferrovie del lago di Lugano.	Como	Menaggio–Porlezza (a scartamento ridotto). Ponte Tresa–Luino (a scartamento ridotto).
Direttore della ferrovia Rezzato-Vobarno.	Brescia	Rezzato–Vobarno.
Direttore della ferrovia Tortona–Castelnuovo.	Tortona	Tortona–Castelnuovo Scrivia.
Direttore della ferrovia Basaluzzo-Frugarolo.	Novi Lig.	Basaluzzo-Frugarolo.
Ingegnere dell'esercizio della Società Veneta.	Parma	Parma–Suzzara.
Id.	Schio	Schio–Arsiero (a scartamento ridotto). Schio–Torre (a scartamento ridotto). Rocchette–Thiene.
Id.	Padova	Camposampiero–Montebelluna.
Id.	Udine	Udine–Portogruaro. S. Giorgio di Nogaro–Confine austro-ungarico. Udine–Cividale.
Id.	Vittorio	Vittorio–Conegliano.
Id.	Bologna	Ferrara–Copparo. Budrio–Massalombarda. Bologna–Portomaggiore.

FUNZIONARI coi quali debbono prendersi gli accordi	Residenza	LINEE O TRONCHI DI LINEA sui quali hanno giurisdizione
Ingegnere dell'esercizio della Società Veneta.	Arezzo	Arezzo-Pratovecchio-Stia.
Id.	Ovada	Alessandria-Ovada.
Direttore dell'esercizio della ferrovia Verona-Caprino.	Verona	Verona-Caprino. Affi-Garda.
Direttore dell'esercizio della ferrovia Suzzara-Ferrara.	Ferrara	Suzzara-Ferrara.
Direttore dell'esercizio della ferrovia Cremona Borgo S. Donnino.	Piacenza	Cremona-Borgo S. Donnino.
Direttore dell'esercizio della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.	Modena	Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale (a scartamento ridotto).
Direttore delle ferrovie di Reggio Emilia.	Reggio E.	Reggio Emilia-Guastalla. Bagnolo in Piano-Carpi. Reggio Emilia-Sassuolo.
Direzione della ferrovia Modena-Vignola.	Vignola	Modena-Vignola (a scartamento ridotto).
Direzione d'esercizio della ferrovia Varese-Porto Ceresio,	Varese	Varese-Porto Ceresio.
Direttore d'esercizio della ferrovia Arezzo-Fossato.	Città di Castello	Arezzo-Fossato (a scartamento ridotto).
Direttore d'esercizio della Ferrovia Poggibonsi-Colle V. d'Elsa.	Colle Val d'Elsa	Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.
Direttore della ferrovia Massa M.Follonica.	Massa Mar.	Massa Marittima-Follonica, Porto.

FUNZIONARI coi quali debbono prendersi gli accordi	Residenza	LINEE O TRONCHI DI LINEA sui quali hanno giurisdizione
Direttore della ferrovia Mandela-Subiaco.	Roma	Mandela-Subiaco.
Direzione d'esercizio delle strade ferrate del Mediterraneo.	Roma	Roma-Capranica-Viterbo. Capranica-Ronciglione. Roma-Albano-Cecchina Nettuno.
Direttore delle ferrovie secondarie meridionali.	Napoli	Napoli-Ottaiano-S. Giuseppe-Sarno (a scartamento ridotto). Napoli-Pugliano-Sarno (a scartamento ridotto).
Direttore della ferrovia Napoli-Torre Gaveta.	Napoli	Napoli-Cuma-Torre Gaveta.
Società anonima della ferrovia Napoli-Nola-Baiano.	Napoli	Napoli-Nola-Baiano (a scartamento ridotto).
Direttore dell'esercizio della ferrovia Bari-Locorotondo.	Bari	Bari-Putignano-Locorotondo. Bari-Casamassima-Putignano.
Direttore d'esercizio della ferrovia Palermo-Corleone-S. Carlo.	Palermo	Palermo-Corleone-S. Carlo (a scartamento ridotto).
Direttore d'esercizio della ferrovia Circumetnea.	Catania	Catania-Randazzo-Giarre-Riposto (a scartamento ridotto).
Direttore d'esercizio della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde.	Cagliari	Cagliari-Chilivani-Golfo Aranci. Cagliari-Decimo M.-Iglesias-Monteponi. Chilivani-Sassari-Porto Torres.

FUNZIONARI coi quali debbono prendersi gli accordi	Residenza	LINEE O TRONCHI DI LINEA sui quali hanno giurisdizione
Direttore d'esercizio delle ferrovie secondarie della Sardegna.	Cagliari	Cagliari-Mandas- Tortolì - Arbataxa) scartamento ridotto). Mandas-Sorgono (a scartamento ridotto. Gairo-Jerzu (a scartamento ridotto). Bosa-Macomer-Tirso-Nuoro (a scartamento ridotto). Tirso-Chilivani(a scartamento ridotto). Sassari-Alghero (a scartamento ridotto). Monti-tempio (a scartamento ridotto).

Della presente circolare — che abroga l'*Atto* 140 del 1906 — saranno fatti degli estratti che verranno mandati gratuitamente a quelle amministrazioni che ne faranno domanda all'ufficio d'amministrazione di personali militari vari. Dovendo tali estratti annettersi alla parte 1ª del *Regolamento sul servizio dei trasporti* (per ferrovia e per mare), ogni amministrazione chiederà un numero di estratti corrispondente a quello degli esemplari del detto regolamento che possiede.

Per il Ministro — SEGATO.

Ordine di Servizio N. 209.

(SERVIZIO VIII)

Trasporti di barche.

Il trasporto delle barche di lusso e specialmente da regate, come canoe, scappavie, iole, outriggers e simili barche di legno fino e di costruzione speciale, deve, fin che è possibile, effettuarsi in carri chiusi. Nel caso in cui, in mancanza di carri chiusi, la Ferrovia metta a disposizione dello speditore carri aperti, provvederà essa medesima alla protezione di tali barche con copertoni forniti a sua cura e spese. Qualora invece esse siano, di tali dimensioni da non potere essere contenute nei carri chiusi o quando lo speditore domandi che il trasporto abbia luogo in carri aperti, devono sempre essere protette da conveniente imballaggio (art. 95 delle Tariffe) ovvero ricoperte da copertoni forniti dallo speditore, o dalla Ferrovia alle condizioni stabilite dall'art. 114 delle Tariffe.

Rifiutandosi lo speditore di assoggettarsi alle condizioni predette, la Ferrovia ha il diritto di non accettare il trasporto, eccetto che lo speditore esoneri l' Amministrazione da ogni responsabilità, rilasciando all'uopo la dichiarazione di garanzia in conformità del modello esistente nella richiesta di spedizione.

A schiarimento poi di quanto è stabilito dalle norme vigenti pel carico delle merci a piccola velocità, si avverte che le barche da caricare in carri scoperti sono soltanto quelle comuni, da trasporto, da pesca, ecc.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 210.

(SERVIZIO I)

Costituzione delle Sezioni distaccate di movimento e traffico di Torino e di Alessandria.

(Vedi Ord. Generale 12-1908).

Con riferimento alle disposizioni transitorie dell'Ordine Generale 12-1908, dal giorno 27 luglio 1908 saranno costituite le Sezioni distaccate di movimento e traffico di Torino I e Torino II e dal giorno 3 agosto 1908 quella di Alessandria, e da quelle date funzioneranno rispettivamente a norma dell'Ordine Generale stesso.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 211.

(SERVIZIO IX)

Contabilità trimestrale per la cessata gestione ex Meridionale.

Colla contabilità del giugno 1908 cessa, da parte di tutte le stazioni già facenti parte della Rete Meridionale, la compilazione della contabilità mensile per la cessata gestione ex Meridionale, e dal corrente mese di luglio la contabilità stessa dovrà essere redatta e trasmessa ai Controlli di competenza per trimestre e cioè alla fine di settembre, dicembre, marzo e giugno.

La disposizione non è estesa ai transiti interni, già compresi nella Rete suddetta, pei quali rimane fermo l'obbligo di continuare a compilare e trasmettere la contabilità per quindicina.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

Ordine di Servizio N. 212.

(Servizio VIII)

Servizi internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 71-1908).

A mezzo del 20° Supplemento alla Tariffa diretta italo-germanica, entrato in vigore il 1° aprile 1908, fu stabilito che le disposizioni speciali per la tassazione delle merci voluminose, in vagoni di lunghezza superiore a metri 5.50 (penultimo alinea del parag. 5), prescriventi l'aumento dei sesti sui relativi pesi minimi, per ogni metro di maggiore lunghezza, si applichino soltanto quando il vagone impiegato sia stato richiesto dal mittente.

Tale criterio sarà pure da seguirsi, dal ricevimento del presente, nella tassazione di consimili trasporti che si effettuano in base alle altre tariffe dirette internazionali.

Analogo chiarimento sarà introdotto, mediante nota all'accennata prescrizione, nelle varie tariffe dirette.

per il Direttore Generale
L. Alzona.

Ordine di Servizio N. 214.

(Servizio VIII)

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 154-1908).

A datare dal 1° agosto 1908 le stazioni di Familleureux e Roeulx saranno ammesse alla tariffa eccezionale N. 20 e la stazione di Manage alle Tariffe eccezionali N. 20 e 22 coll'applicazione dei prezzi per quintale, qui sotto rispettivamente indicati:

		Tariffa eccezionale N. 20	
		a	b
Familleureux	Pino	3.96	2.73
	Chiasso	4.18	2.86
Roeulx	Pino	3.97	2.74
	Chiasso	4.19	2.87

		Tariffe eccezionali			
		N. 20		N. 22	
		a	b	a	b
Manage	Pino . . .	3.96	2.73	65.53 46.45 (1)	98.35
	Chiasso . .	4.18	2.86	69.27 58.65 (2)	103.85

(1) Prezzo applicabile ai soli carri da merci e bagagliai ed agli ambulanti postali, destinati alle Ferrovie italiane dello Stato.

(2) Prezzo applicabile soltanto ai carri da merci, ai bagagliai ed agli ambulanti postali.

Detti prezzi saranno da annotarsi a mano nelle relative colonne a pag. 181, 197 e 205 della citata Tariffa diretta italo-belga, esponendoli di contro al nome delle rispettive stazioni.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 215.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale n. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio n. 190-1908).

Col 26 luglio 1908 la tariffa eccezionale n. 1003 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vino comune guasto ed uva pigiata, ecc.* in partenza dalle stazioni delle linee meridionali indicate nella tariffa stessa ed in destinazione della stazione di *Napoli Centrale.*

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa eccezionale predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione di *Napoli Centrale.*

Per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 216.

(SERVIZIO VIII)

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli italo-austro-germanico e franco-italo-austro-germanico, Via Ala (Brennero).

Col 1° agosto 1908 viene attivata una nuova tariffa pei servizi diretti per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e talune stazioni del sud della Francia da una parte e la Germania e la Boemia dall'altra per la via del Brennero, tariffa che annulla e sostituisce quella edizione 15 giugno 1905 ed i relativi supplementi.

Le corrispondenze dirette che figurano nella nuova tariffa sono indicate nei prospetti allegati al presente.

Le stazioni interessate verranno fornite dei biglietti per le corrispondenze nuove ammesse, e di quelli pure per le relazioni già esistenti, i quali vengono tutti ristampati. Le stazioni stesse verranno provvedute altresì, in quanto è del caso, delle etichette e dei *listini* nuovi occorrenti per la registrazione diretta dei bagagli.

Biglietti. — 1°) I biglietti hanno il formato di libretto e sono dei colori in uso per gli altri servizi internazionali, cioè: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per la 2ª classe, e *bruno* per la 3ª classe. Essi valgono per tutti i treni ordinari che hanno vetture di classe corrispondente.

I biglietti dalle stazioni italiane per quelle germaniche ed austriache e viceversa e quelli dalle stazioni germaniche per le stazioni francesi portano sulla copertina una riga rossa in senso longitudinale, la quale serve ad indicare che i biglietti stessi valgono anche pei treni diretti. I biglietti di andata e ritorno da stazioni germaniche a stazioni italiane portano anche una riga bianca.

2°) La durata della validità dei biglietti di corsa semplice è di 10 giorni e quella dei biglietti di andata e ritorno di 60 giorni. Il viaggio può essere incominciato anche nei giorni successivi a quello dell'acquisto del biglietto, quindi non è necessario indicare su questo il numero del treno.

3°) Sulle *ferrovie italiane* i biglietti di cui trattasi danno diritto a fermate nelle stazioni intermedie nel numero seguente:

biglietti di corsa semplice: una volta per i viaggi con percorrenza italiana fino a 300 Km.; due volte per le percorrenze da 301 a 600 Km.; tre volte per le percorrenze da 601 a 900 Km.; quattro volte per le percorrenze da 901 a 1000 Km.; cinque volte per i viaggi con percorrenza italiana eccedente i 1000 Km.;

biglietti di andata e ritorno: un numero di volte uguale a quello stabilito per i biglietti di corsa semplice, tanto nell'andata, quanto nel ritorno.

Nei nuovi biglietti è compreso un sol tagliando per la percorrenza italiana e sullo stesso trovasi indicata la quantità di fermate ammessa in relazione a quanto sopra.

Non è prescritta l'osservanza di alcuna formalità da parte

del viaggiatore per l'effettuazione delle fermate intermedie, ma le stazioni nelle quali le fermate hanno avuto luogo debbono, alla ripresa del viaggio, forare il tagliando nelle caselle che vi sono all'uopo predisposte, così come praticano, nello stesso caso, per i biglietti interni a foglietto a tariffa differenziale *A*.

Se la percorrenza italiana supera i 150 Km., sul tergo del tagliando sono stampate anche le caselle destinate alle forature di controllo delle percorrenze effettuate, pure come si pratica per i biglietti interni facoltativi in foglietto a tariffa differenziale *A*.

I biglietti di cui trattasi danno pure diritto di fermarsi:

sulle ferrovie austriache nelle stazioni terminali di ogni tagliando, senza formalità, nonchè in qualsiasi altra stazione intermedia, purchè all'arrivo il viaggiatore presenti il proprio biglietto per il visto al Capo stazione;

sulle ferrovie germaniche in tutte le stazioni intermedie senza formalità;

sulle ferrovie francesi in tutte le stazioni intermedie, purchè il biglietto sia fatto timbrare all'arrivo nelle stazioni di fermata.

4°) Non si distribuiscono per questi servizi diretti dei biglietti a tariffa ridotta per i ragazzi.

Bagagli. — 1°) Per effetto dell'attuazione di un nuovo sistema di tariffa pel trasporto dei bagagli sulle ferrovie germaniche, anche il sistema di tassazione delle spedizioni nei servizi diretti di cui trattasi subisce un importante cambiamento.

La tassazione si effettua cioè ancora, come in passato, in relazione al solo peso e per frazioni di 10 kg., soltanto riferibilmente alla percorrenza italo-austriaca (rispettivamente franco-italo-austriaca per le spedizioni da e per la Francia) mentre per la percorrenza germanica è da applicarsi una tariffa combinata per zone di percorrenza e di peso, variante altresì - per le spedizioni di peso inferiore a 200 kg. - secondo la quantità dei biglietti di viaggio presentati.

Da un quadro della nuova tariffa si rileva la tassa da applicarsi, come è detto sopra, per frazioni di 10 kg. per la percorrenza dalla stazione italiana di partenza fino a Kufstein (percorrenza italo-austriaca).

Altro quadro indica la zona di percorrenza alla quale appartiene, per ragione di distanza, la stazione germanica desti-

nataria e da un terzo quadro risulta la tassa afferente alla percorrenza germanica secondo la zona anzidetta ed in relazione al peso del bagaglio, ed alla quantità dei biglietti di viaggio. La somma delle due tasse di cui sopra: per la percorrenza italo-austriaca e per la percorrenza germanica, forma il prezzo complessivo da riscuotersi coll'aggiunta - s'intende - della tassa di bollo.

Apposite annotazioni in tariffa indicano poi le differenze da computare in più quando siavi luogo all'applicazione della tassa minima per la percorrenza italiana.

Nella tariffa stessa figurano alcuni esempi che dimostrano praticamente il modo di applicazione del nuovo sistema.

2°) Non si fa luogo alla registrazione diretta dei velocipedi e delle carrozzine da bambini nei servizi diretti di cui trattasi.

Vetture-salone, compartimenti riservati, bagagliai. — 1°) La nuova tariffa comprende, come quella sin qui in vigore, anche le condizioni e le tasse pel trasporto in servizio diretto dei viaggiatori in vetture salone, vetture a letti, vetture speciali per ammalati ed in compartimenti riservati nonchè per il trasporto del bagaglio in bagagliai appositamente noleggiati.

2°) Il *bollettino di trasporto* speciale in uso per siffatti trasporti e del quale debbono essere provvedute, come in passato, le stazioni interessate - è composto di tre parti, delle quali: la prima viene consegnata come foglio di via al personale del treno, la seconda è rilasciata al viaggiatore al quale serve di documento di trasporto e dal quale deve essere consegnata come biglietto ordinario alla stazione di destinazione, la terza sezione (matrice) viene trattenuta dalla stazione di partenza.

Analogo *bollettino* è in uso presso le stazioni delle ferrovie germaniche per i trasporti speciali di cui trattasi nel senso dalla Germania all'Italia.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Altona-Amburgo	Augsburg (Augusta)	Bad Kissingen	Bad Reichenhall	Barmen	Berlino Anhalter Bf.	Bochum
Alassio	c. s. (2)	—	—	—	—	c. s.	—
Bologna	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s.	—
Bordighera	c. s.	c. s. (2)	—	—	—	c. s.	—
Brindisi	c. s.	—	—	—	—	c. s.	—
Firenze S. M. N.	c.s. a.r. (1)	—	—	—	—	c.s. a.r. (1)	—
Genova P. P.	—	—	—	—	—	c.s. a.r. (1)	—
Mantova	—	—	—	—	—	—	—
Messina C.le	c. s.	—	—	—	—	c. s.	—
Milano C.le	c. s. (2)	c.	c.s a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r. (1)	—
Modena	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Napoli	c.s. a.r. (1)	—	—	—	—	c.s. a.r. (1)	—
Nervi	—	—	—	—	—	c. s.	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Braunschweig Hbhf	Bremen	Breslau Hauptbf	Cassel	Chemnitz Hauptbf	Colonia	
Ospedaletti Ligure	—	—	—	—	—	—	
Padova	—	—	—	—	—	—	-
Palermo	—	—	—	—	—	—	-
Pegli	—	—	—	—	—	—	-
Rapallo	—	—	—	—	—	—	-
Roma T.	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	—	-
S. Margherita Ligure	—	—	—	—	—	—	-
San Remo	—	—	c. s. (1)	—	—	—	-
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	-
Torino	—	—	—	—	—	—	-
Venezia	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s.	c. s.	c. (
Verona P. V.	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (2)	c.s. a.r. (1)	c. s. (2)	-

c. s. Biglietti di corsa semplice – a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Dresda Hbhf.	Düsseldorf	Duisburg	Elberfeld	Erfurt	Essen	Flensburg
Alassio	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Bologna	c. s.	—	—	—	—	—	—
Bordighera	c. s.	—	—	—	—	—	—
Brindisi	c. s.	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	c.s. a.r. (1)	—	—	—	—	—	—
Genova P. P.	c.s. a.r. (1)	—	—	—	—	—	—
Mantova	—	—	—	—	—	—	—
Messina C.le	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Milano C.le	c.s. a.r. (1)	—	—	—	—	—	—
Modena	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	c.s. a.r. (1)	—	—	—	—	—	—
Nervi	c. s.	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Dresda Hbhf.	Düsseldorf	Duisburg	Elberfeld	Erfurt	Essen	Flensburg
Ospedaletti Ligure	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Padova	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	c. s.	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—
Roma T.	c.s. a.r. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—
S. Margherita Ligure	—	—	—	—	—	—	—
San Remo	c. s.	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—
Torino	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	c.s. a.r. (1)	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—
Verona P. V.	c.s. a.r. (1)	c. s. (2)	—	—	—	—	c.s. a.r. (1)

c. s. Biglietti di corsa semplice — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Francoforte S. M.	Görlitz	Göttingen	Halle a Saale	Hannover	Harburg Hbhf	Jena S. B.
Alassio	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	c. s. (2)	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	—
Genova P. P.	—	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r. (1)
Mantova	—	—	—	—	—	—	—
Messina C.le	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.le	—		—	c.s. a.r. (1)	c.s. (2)	—	c.s. a.r. (1)
Modena	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	c. s. (2)	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—

c.s Biglietti di corsa semplice. — a.r Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Francoforte S.M.	Görlitz	Göttingen	Halle a Saale	Hannover	Harburg Hbhf	
Ospedaletti Ligure	—	—	—	—	—	—	—
Padova	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—
Roma T.	c. s. (2)	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	—
S. Margherita Ligure	—	—	—	—	—	—	—
San Remo	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—
Torino	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	—
Verona P. V.	c.s. a.r.	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. (

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Karlsbad R. E. B.	Kiel	Lipsia Bay. Bhf.	Lipsia Thür Bhf.	Magdeburgo Hauptbf	Mainz Hauptbf (Magonza Hauptf)	Marburg
Alassio	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—
Bologna	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—
Bordighera	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—
Brindisi	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—
Firenze S. M. N.	c. s.	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r. (1)
Genova P. P.	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	—
Mantova	—	—	—	—	—	—	—
Messina C.le	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—
Milano C.le	c. s.	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	—
Modena	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	—	c.s. a.r. (1)
Nervi	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all' Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall' Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Karlsbad (B. E. B.)	Kiel	Lipsia Bay. Bhf.	Lipsia Thür. Bhf.	Magdeburg Hauptbf	Mainz Hauptbf (Magonza Hauptf)	Marburg
Ospedaletti Ligure	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—
Padova	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—
Pegli	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—
Rapallo	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—
Roma T.	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r. (1)
S. Margherita Ligure	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—
San Remo	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—
Sestri Levante	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—
Torino	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	c. s. (1)	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r. (1)
Verona P. V.	c. s.	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Monaco Hbhf.	Norimberga Hbhf.	Plauen i. V. ob. Bhf	Prag (St B) Praga	Reichenbach i. V. ob. Bhf.	Rosenheim	Saarbrücken
Alassio	c. s	—	—	—	—	—	—
Bologna	c. s.	—	—	—	—	—	—
Bordighera	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Brindisi	c. s.	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	c.s. a.r. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Genova P. P.	c.s. a.r. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Mantova	c.s. a.r. (1)	—	—	—	—	—	—
Messina C.le	c. s.	—	—	—	—	—	—
Milano C.le	c.s. a.r.	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—
Modena	c. s.	—	—	—	—	—	—
Napoli	c.s. a.r. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Nervi	c. s.	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. - (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Monaco Hbhf.	Norimberga Hbhf.	Plauen i. V. ob. Bhf.	Prag (St B) Praga	Reichenbach i. V. ob. Bhf.	Rosenheim	Saarbrucken
Ospedaletti Ligure	c. s.	c. s. (2)	—	—	—	—	—
Padova	c. s.	—	—	—	—	—	—
Palermo	c. s	—	—	—	—	—	—
Pegli	c. s.	—	—	—	—	—	—
Rapallo	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Roma T.	c s. a r. ( )	—	c. s. (1)	—	—	—	—
S. Margherita Ligure	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
San Remo	c. s.	c. s. (2)	—	—	—	—	—
Sestri Levante	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Torino	c. s.	c. s. (2)	—	—	—	—	—
Venezia	c s. a. r.	c. s.	c. s. (1)	—	—	—	c. s. a. r (1)
Vicenza	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—
Verona P. V.	c s. a. r.	c. s. a. r. (1)	c. s. a. r. (1)	c. s.	c. s. a. r. (1)	c. s. a. r. (1)	c. s. a. r. (1)

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Salzburg (Salisburgo)	Stuttgart Hauptbf Stoccarda	Trier Hauptbf	Weimar	Wiesbaden Hauptbf	Würzburg	Zwickau Bhf.
Alassio	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	c. s.	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Genova P. P.	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Mantova	—	—	—	—	—	—	—
Messina C.le	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.le	c. s	—	—	—	—	c. s.	—
Modena	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Salzburg (Salisburgo)	Stuttgart Hauptbf (Stoccarda)	Trier Hauptbf	Weimar	Wiesbaden Hauptbf	Würzburg	Zwickau Bhf.
Ospedaletti Ligure	—	—	—	—	—	—	—
Padova	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—
Roma T.	c. s.	c. s. (2)	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—
S. Margherita Ligure	—	—	—	—	—	—	—
San Remo	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—
Torino	—	—	—	—	—	—	—
Venezia	c. s.	c. s.	c.s. a.r. (1)	—	c. s.	c. s.	—
Verona P. V.	c.s. a.r. (1)	c.s. a r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. r.a. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)

c s Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all' Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall' Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Altona-Amburgo	Berlino Anh. Bhf.	Breslau	Chemnitz Hbhf.	Dresda Hauptbf
Beaulieu	—	c. s.	—	—	—
Cannes	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r.
Mentone	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	—
Monaco	—	c. s.	—	—	—
Monte Carlo	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	—
Nizza	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s.	c.s. a.r. (1)

c. s. Biglietti di corsa semplice — a.r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania alla Francia.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Halle a Saale	Lipsia Bay. Bhf.	Lipsia Thür. Bhf.	Magdeburgo Hauptbf	München Hauptbf (Monaco Hauptbf)
Beaulieu	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	c. s.
Cannes	c.s a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)
Mentone	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s.
Monaco	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	c.s. a.r. (1)
Monte Carlo	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)
Nizza	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Nel solo senso dalla Germania alla Francia

Ordine di Servizio N. 217.

(SERVIZIO VII)

Attivazione del nuovo elenco dei carri misti normali per il trasporto delle merci in collettame a piccola velocità.

A datare dal 10 agosto 1908 il servizio del trasporto delle merci in collettame a P. V., sarà disciplinato dal nuovo elenco dei *carri misti* normali. Tale elenco si compone di quattro parti.

La **prima parte** comprende le norme e disposizioni sul servizio dei carri misti, il loro indice numerico, l'elenco degli itinerari, l'indicazione delle stazioni che li mettono in partenza e di quelle che li ritirano dalla circolazione.

La **seconda parte** comprende l'elenco di tutte le linee e quello dei carri misti raggruppati per ogni linea di percorrenza, e per ogni stazione che deve ritirarli dai singoli treni.

La **terza parte** comprende, la rappresentazione in forma grafica degli itinerari.

La **quarta parte** comprende in ordine alfabetico e in ordine di linea, tutte le stazioni della Rete ammesse ai trasporti a P. V.

Premesso che l'impostazione degli itinerari contenuti nel nuovo elenco, è basata esclusivamente sulle correnti di traffico e sul principio di evitare, per quanto è possibile, nell'inoltro dei trasporti in collettame a P. V. soste ai punti di transito per ragioni di riordino o di trasbordo, si mette in evidenza, che coll'attivazione dei medesimi, tutte le stazioni della Rete, vengono a trovarsi in condizione di poter sempre far partire la propria merce, al più tardi, entro le 24 ore successive a quella di accettazione.

In relazione a quanto è detto all'art. 14 delle norme e disposizioni di cui la parte I[a], le Divisioni del Movimento e Traffico dovranno stabilire, per ciascuna linea, i treni merci

raccoglitori coi quali dovranno viaggiare i carri misti normali, tenendo presente la necessità di non oltrepassare mai i termini di resa stabiliti dall'art. 70 delle Tariffe.

A completamento dell'art. 17 delle norme succitate, si stabilisce, che le stazioni e le squadre fisse con manovali trasbordatori debbono inviare i fogli d'accompagnamento Modulo *G*-217 *a*), *G*-217 *b*), e *G*-217 *c*) alla Delegazione della Circolazione Veicoli dalla quale dipendono.

Si richiama l'attenzione sugli itinerari dei carri misti che nel nuovo elenco risultano contrassegnati da un quadretto (■) e che debbono quindi essere riordinati dalle squadre fisse che li prendono in consegna. Si raccomanda che questa disposizione, di molta importanza per la sollecita resa dei trasporti, ottenga un'esatta applicazione.

Gli itinerari contrassegnati con una stelletta (★), di cui tratta l'art. 23 delle norme predette, debbono pure formare oggetto di speciale cura e sorveglianza da parte, tanto degli Uffici dirigenti, quanto delle stazioni, affinchè dalla loro formazione non derivino abusi, con danno per la buona utilizzazione del materiale.

Al fine di agevolare il compito del personale di Magazzino, è necessario che tutte le stazioni espongano con esattezza, sulla parte IV, le indicazioni circa il numero degli itinerari di cui debbono far uso per le diverse destinazioni dei trasporti.

Il raggruppamento delle stazioni per la linea, comprese nella parte IV, tende poi essenzialmente a facilitare il lavoro di stivatura delle merci nei carri misti, in conformità alle prescrizioni dettate coll'art. 8 delle norme più volte citate.

Ordine di Servizio N. 213.

(SERVIZIO VIII)

Viaggi alle Stazioni Termali e Balneari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 131-1908)

Fra le Stazioni Termali, di cui l'Ordine di Servizio 131-1908, deve essere depennata quella di Anguillara, ed aggiunta a Viterbo l'indicazione di P.F.: si raccomanda quindi alle Stazioni della Rete di aver cura di non rilasciare d'ora innanzi biglietti in base al citato Ordine di Servizio per la stazione di Anguillara e per quella di Viterbo Porta Romana le quali non appartengono alle Ferrovie dello Stato.

Fra le Stazioni balneari, ammesse dal medesimo Ordine di Servizio, deve aggiungersi quella di Casal Velino (della linea Battipaglia-Reggio Calabria).

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 143.

(SERVIZIO VIII)

Facilitazioni di viaggio per il varo della R. Nave « San Giorgio » a Castellamare di Stabia.

In occasione del varo della R. Nave *S. Giorgio* che avrà luogo a Castellamare di Stabia il giorno 27 luglio 1908, tutte le stazioni ed agenzie delle Rete di Stato sono autorizzate a distribuire, dietro semplice richiesta, biglietti di andata e ritorno per Castellamare di Stabia a tariffa differenziale *B*.

I prezzi di tali biglietti dovranno essere desunti dalle co-

lonne 7, 8 e 9 del prontuario dei prezzi fatti da 1 a 2200 chilometri (edizione 1° settembre 1900) avvertendo che, dovendosi esigere a partenza l'importo anche della corsa di ritorno, i prezzi del prontuario stesso, corrispondenti alla distanza che intercede fra la stazione che rilascia il biglietto e Castellamare di Stabia, dovranno essere raddoppiati.

La distribuzione dei biglietti dovrà essere incominciata il 24 luglio 1908 e potrà continuare sino a tutto il successivo giorno 27; essi saranno valevoli per effettuare il ritorno a cominciare dal 27 detto e sino all'ultimo treno del successivo giorno 31, in partenza da Castellamare di Stabia per le rispettive destinazioni.

Le stazioni, che non saranno approvvigionate per la circostanza di appositi biglietti a cartoncino, faranno uso di biglietti Mod. *I*-202 sui quali dovranno apporre apposita annotazione per indicare i limiti della validità pel ritorno. Così, per un biglietto distribuito il 24 luglio 1908, dovrà praticarsi l'annotazione seguente: *Valevole pel ritorno dal 27 al 31 luglio.* Per un biglietto invece rilasciato il giorno 27, quando cioè sono già in corso i termini di tempo pel ritorno, basterà limitare l'annotazione alla dicitura seguente: *Valevole pel ritorno sino al 31 luglio.*

All'inizio del viaggio di ritorno, i biglietti, devono essere fatti vidimare dalla stazione di Castellammare di Stabia la quale vi apporrà il proprio bollo ad umido, senza pretendere che sui medesimi abbia a risultare il bollo del Comitato come certificazione dell'intervento del viaggiatore alla festa.

Tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno, i biglietti danno facoltà di effettuare fermate intermedie, nei limiti e colle modalità stabilite dall'allegato 7 alle Tariffe.

I viaggi iniziati in tempo utile possono essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità dei biglietti, ferma la facoltà delle dette fermate intermedie regolamentari.

È ammesso il passaggio in classe superiore verso pagamento della differenza fra i prezzi a tariffa ordinaria delle due classi.

I viaggiatori di cui trattasi sono esclusi dai treni direttissimi, e sono inoltre tenuti ad osservare le limitazioni ed esclusioni stabilite dagli orari ufficiali.

Saranno tenuti validi pel ritorno soltanto i biglietti presen-

tati alla stazione di Castellamare di Stabia. I viaggiatori che li presentassero ad altra stazione dovranno essere assoggettati al pagamento della differenza fra il prezzo ridotto pagato e quello a tariffa intera, corrispondente al tratto percorso, oltre al pagamento del biglietto a tariffa ordinaria per il percorso da compiersi.

Pei viaggi di cui trattasi valgono le disposizioni che regolano il rilascio e l'uso dei biglietti di andata e ritorno, in quanto non siano modificate dalla presente circolare.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 144.

(SERVIZIO VIII)

II Esposizione quadriennale di Belle Arti in Torino.

Con riferimento alla Circolare N. 15-1908 si avverte che il termine utile per l'applicazione del ribasso portato dalla Concessione speciale I alle spedizioni degli oggetti di ritorno dalla Esposizione sovraindicata, è stato prolungato fino a tutto il 31 agosto 1908.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 145.

(SERVIZIO VIII)

Mostra di prodotti agricoli-industriali in Gubbio.

Con riferimento alla Circolare N. 70-1908, si avverte che i termini di tempo per l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I ai viaggi degli espositori e dei giurati ed alle spedizioni delle merci di ritorno dalla mostra sovraricordata, sono stati prolungati sino a tutto il 31 agosto 1908.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Tutte le stazioni che mettono in circolazione carri misti normali, vennero fornite di speciali listini in carta verde portanti il numero e la descrizione di ogni itinerario.

Fino a contrario ordine, questi listini dovranno essere incollati sul margine superiore del recto del foglio di accompagnamento Mod. *G*-217 *a*) del corrispondente carro normale, allo scopo di facilitare a tutto il personale interessato la conoscenza dei nuovi itinerari e della loro funzione.

Ogni modificazione od aggiunta da introdursi agli itinerari del nuovo elenco deve riportare l'autorizzazione di questa Direzione Generale (Servizio Centrale del Movimento e Traffico), la quale si riserva di comunicarle a tutte le stazioni ed Uffici interessati, a mezzo di Appendici all'Elenco stesso.

Per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 136 (Bollettino N. 22) — In luogo di: (Servizio *VIII*) leggere: (Servizio *VII*).

Istruzione sulla richiesta, somministrazione e contabilità delle scorte dei materiali per il servizio del mantenimento di cui l'Ordine di Servizio N. 172 (Bollettino N. 26). — Al punto *I*, capoverso *a*) linea 5ª, invece di: « delle categorie *D, H, I* », leggasi: « delle categorie *G, H, I* », ed alla linea 6ª invece di: « per la categoria *1ª* », leggasi: « per la categoria *I*); al capoverso *i*) dello stesso punto *I*, all'ultimo alinea della pagina 4ª, invece di: « ai buoni *F. 181, e da* quelli *F.* 22 ed *F.* 23 », leggasi: « ai buoni *F. 180, ed a* quelli *F.* 22, ed *F.* 23 »; al punto 7°, lettera *b*, pag. 7, togliere la citazione dei mod. *F* 22 e *B* 133.

Allegato alle circolari dal N. 121 al 129 (**Bollettino N. 26**). La nota (3) da esporsi per Palermo nella pag. 23 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, alla 5ª linea, va così modificata: « . . . . Porta S. Antonino, via Oreto e traverse laterali (*fino in fondo al ponte*), *Piazza Stazione Centrale* (*e traverse laterali*), *via Lincoln* (*e traverse laterali*), Porta Garibaldi, ecc. . . . . ».

Ordine di Servizio N. 203 (Bollettino N. 29) — Da considerarsi come pubblicato nella parte III.

ANNO I - N. 31.

1 AGOSTO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, agosto 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

LEGGE *9 luglio 1908, N. 405 per la conversione in legge del R Decreto 12 marzo 1908, N. 110 sul nuovo ordinamento delle Direzioni compartimentali delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. decreto 12 marzo 1908 (2) col quale sono determinati il numero, la sede, la circoscrizione e l'ordinamento interno delle Direzioni compartimentali di esercizio alla dipendenza della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 9 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI.

Visto: *Il guardasigilli:* ORLANDO.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 169 del 21 luglio 1908.
(2) Pubblicato nel *Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato*, N. 16 1908, parte I, pag. 49.

Legge *9 luglio 1908, N. 406 che convalida e mantiene in vigore fino al 31 dicembre 1908 il R. D. 31 dicembre 1905, N. 632, e che regola dal 1° gennaio 1909 la concessione delle carte di libera circolazione, dei biglietti per un sol viaggio gratuito od a prezzo ridotto, ecc.* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il R. decreto del 31 dicembre 1905, n. 632, pubblicato in base al disposto dell'art. 26 della legge 22 aprile 1905, n. 137, è convalidato e sarà mantenuto in vigore fino a tutto il 31 dicembre 1908.

Art. 2.

Dal 1° gennaio 1909 le concessioni di biglietti gratuiti e di biglietti a prezzo ridotto, di cui al sesto capoverso dell'art. 83 della legge 7 luglio 1907, n. 429, saranno regolate dalle disposizioni degli articoli seguenti della presente legge e delle annesse tabelle *A*, *B* e *C*.

Art. 3.

I senatori del Regno e i deputati al parlamento hanno diritto annualmente a dodici biglietti gratuiti di 1ª classe di sola andata per uso della famiglia, validi ciascuno per una persona

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 169 del 21 luglio 1908.

e per viaggi esclusivamente da o per Roma, ed a sei biglietti di 2ª classe pure di sola andata, per le persone di servizio, parimente validi per una sola persona ciascuno e pel medesimo percorso sovra indicato.

I senatori ed i deputati hanno anche diritto ogni anno a sei concessioni per trasporto gratuito di bagaglio, valide ognuna per cento chilogrammi e per viaggi di semplice andata da o per Roma.

Nei suindicati biglietti di viaggio e buoni per bagaglio il nome della persona autorizzata a valersene ed il percorso saranno scritti dal senatore o dal deputato, al quale sono rilasciati.

Agli effetti delle concessioni suindicate l'anno si computa dalla data delle elezioni generali.

Art. 4.

Ai giornalisti professionisti italiani ed a quelli dei principali giornali esteri saranno annualmente concessi quattro biglietti di andata e ritorno a tariffa ridotta del 75 per cento su quella normale ed un biglietto, pure di andata e ritorno, per la famiglia con le riduzioni di cui all'art. 6 della presente legge.

Il regolamento determinerà le norme per tali concessioni, tenuto anche conto del numero dei redattori da prestabilirsi in ciascun anno, per i singoli giornali in ragione della rispettiva importanza.

Art. 5.

Sarà conservato *ad personam* ai funzionari del cessato R. Ispettorato generale delle strade ferrate, inscritti nei ruoli dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici in dipendenza dell'art. 2 della legge 25 giugno 1905, n. 270, che non siano addetti a servizi ferroviari, ed al personale stabile rimasto definitivamente presso la Società già esercente le Reti Mediterranea e Sicula, il trattamento consentito dall'art 83 della legge 7 luglio 1907, n. 429, a favore del personale delle Ferrovie dello Stato, in attività di servizio od a riposo, e delle rispettive famiglie, con riguardo al grado che i funzionari ed il personale

suddetti avevano al 30 giugno 1905 ed in relazione al trattamento stabilito dall'art. 7 della convenzione approvata con legge 15 luglio 1906, n. 234, per il personale rimasto presso la Società delle ferrovie meridionali.

Ugualmente *ad personam* sarà conservato ai funzionari ed agenti a riposo, e rispettive famiglie, del già R. Commissariato e delle Amministrazioni che esercitarono le linee dello Stato anteriormente al 1° luglio 1885, il trattamento del personale a riposo delle ferrovie dello Stato.

Art. 6.

Tutti gli impiegati civili dello Stato, e relative famiglie, ammessi al beneficio della Tariffa differenziale *B* (impiegati dello Stato contemplati dalla Concessione *C*, impiegati ferroviari, ecc.) fruiranno, pei viaggi oltre il limite di 180 chilometri, del ribasso del 40 per cento sui prezzi della Tariffa differenziale *A*, fermi restando gli attuali prezzi della Tariffa differenziale *B* per le percorrenze fino a detto limite.

Tale concessione è estesa alle famiglie dei militari ed alle altre persone, che fruiscono della predetta differenziale *B* in base al regolamento pei trasporti militari, nonchè ai maestri elementari contemplati dolla Concessione speciale VIII.

Rimangono immutate le attuali condizioni d'applicazione della Concessione.

Art. 7.

In occasione di eccezionali ricorrenze patriottiche e solennità nazionali, l'Amministrazione ferroviaria potrà concedere ribassi fino al 75 per cento sulla tariffa normale ai viaggiatori con treni speciali, od in comitive, od anche isolatamente con treni ordinari da determinarsi.

Il riconoscimento del carattere di eccezionale ricorrenza patriottica e solennità nazionale è riservato al Consiglio dei ministri.

Art. 8.

I biglietti, le carte di circolazione ed i buoni bagaglio saranno forniti dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Con regolamento da approvarsi con Decreto Reale su pro-

posta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro, udito il parere del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, verranno stabilite le norme per la concessione dei biglietti di cui alla presente legge, e indicati agli uffici incaricati dell'emissione, nonchè le norme per la concessione di compartimenti riservati.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo della Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 9 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

TABELLA **A.**

Persone alle quali può essere concessa la carta di libera circolazione sull'intiera Rete delle Ferrovie dello Stato.

1. Consorti e vedove dei cavalieri dell'Ordine Supremo della SS. Annunziata e dei Ministri di Stato.

2. Ministro della Real Casa, prefetto di palazzo, primo aiutante di Sua Maestà, gran cacciatore di Sua Maestà, grande scudiere di Sua Maestà.

3. Presidenti della Camera dei deputati, usciti di carica, quando non facciano più parte della Camera dei deputati, nè siano entrati a far parte del Senato.

4. Sottosegretari di Stato che non sono membri del Parlamento.

5. Membri dei Collegi arbitrali istituiti con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), finchè rimarranno in carica.

6. Presidente, presidente di sezione e membri effettivi ed aggregati del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

7. Ex deputati che abbiano fatto parte di almeno sette legislature.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro dei Lavori Pubblici
BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
CARCANO.

TABELLA **B.**

Persone alle quali può essere concessa la carta di libera circolazione su determinate linee.

1. Amministratori ed impiegati di Società concessionarie di linee esercitate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in quanto sia stabilito nelle relative convenzioni.

2. Medici adibiti, per ragioni di assistenza sanitaria o di studio, alla profilassi della malaria durante la campagna antimalarica, su domanda del Ministero dell'Interno e nei limiti di tempo e di percorso che saranno stabiliti di accordo fra il detto Ministero e quello dei lavori pubblici. La concessione avrà vigore fino a tutto il 1912.

3. Coloro che devono viaggiare con frequenza nell'interesse dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in adempimento di incarichi ben precisati od in conseguenza di contratti, o quando sia provato che ne derivi vantaggio all'Amministrazione stessa o che, altrimenti facendo, la medesima dovrebbe accollarsi le relative spese di viaggio. Le norme per la Concessione saranno stabilite nel regolamento. Sarà allegato al conto consuntivo l'elenco motivato delle Concessioni.

4. Ispettore e commissario amministrativo del Comitato centrale della Croce Rossa Italiana.

5. Funzionari ed impiegati di amministrazioni di ferrovie e di linee di navigazione nazionali ed estere, quando intervengono a congressi ed a conferenze che si tengono nell'interesse dell'esercizio ferroviario.

6. Funzionari ed agenti di ferrovie estere che si recano sulle linee dello Stato a scopo di visite o di studi di carattere ferroviario.

7. Prefetti nei limiti della rispettiva provincia e fino ai capiluogo delle provincie limitrofe ed alla capitale.

8. Sottoprefetti nei limiti del rispettivo circondario e fino al capoluogo della Provincia.

Visto d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro dei Lavori Pubblici
BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
CARCANO.

TABELLA C.

Concessioni di biglietti per un solo viaggio gratuito od a prezzo ridotto.

1. Persone di cui al n. 3 della tabella *B*, quando non debbano compiere viaggi frequenti. Sarà allegato al conto consuntivo un elenco riassuntivo delle Concessioni.

2. Invitati ad inaugurazioni di nuove linee o di altri impianti ferroviari dello Stato, nonchè a congressi e conferenze, quando sia ritenuto utile nello interesse dell'azienda ferroviaria, ovvero, in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri, nell'interesse pubblico.

3. Agenti doganali assegnati in via continuativa ad uffici esistenti presso le stazioni ferroviarie e rispettive famiglie, nei limiti di un solo biglietto gratuito all'anno, valevole per il numero delle persone che sarà stabilito dal Ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello delle finanze, e con le norme del regolamento.

4. Persone di cui ai numeri 5 e 6 della tabella *B*, quando non sia necessario concedere carta di libera circolazione.

5. *Ad personam* (in quanto attualmente godano della Concessione e fintanto che continueranno ad appartenere agli uffici, da cui presentemente dipendono): i funzionari dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e rispettive famiglie, ed i funzionari, commessi ed agenti del Senato del Regno e della Camera dei deputati e rispettive famiglie.

Visto d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro dei Lavori Pubblici
BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
CARCANO.

D. M. *26 luglio 1908 col quale il cav. ing.* F. DE ROBERTO *è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in sostituzione del comm. ing.* L. BARZANÒ.

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63, lett *c*) e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429;

Sulla designazione del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato:

DECRETA:

In sostituzione del Sig. Comm. Ing. Luigi *Barzanò* è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il Sotto Capo Servizio Cav. Ing. Francesco *De Roberto,* ff. Capo del Servizio VIII (Commerciale) della Direzione Generale delle Ferrovie predette.

Roma, addì 26 luglio 1908.

Il Ministro
BERTOLINI.

LEGGE *9 luglio 1908, N. 418 sui provvedimenti per le pensioni e per il trattamento del personale delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

La Cassa pensioni, il Consorzio di mutuo soccorso e l'Istituto di previdenza, di cui alla legge 24 marzo 1907, n. 132, cessano di esistere con il 31 dicembre 1908, ed il servizio attualmente di loro competenza delle pensioni e dei sussidi già liquidati, nonchè delle pensioni dei sussidi da liquidare in avvenire, viene assunto dal 1° gennaio 1909, da una apposita gestione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Le pensioni ed i sussidi a partire dal 1° gennaio 1909 per tutti gli agenti stabili ed in prova dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e loro famiglie, saranno liquidati in base alle norme dello statuto della Cassa pensioni, approvato con R. decreto 23 maggio 1907, n. 290, e della presente legge.

Alle pensioni degli agenti che nel giorno in cui entra in vigore la presente legge si trovano inscritti al Consorzio di Mutuo Soccorso od alla seconda sezione dell'Istituto di previdenza, e che all'atto del collocamento a riposo facciano ancora parte del personale a paga giornaliera, continuerà ad applicarsi l'ultimo capoverso dell'art. 48 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dal 1° gennaio 1909, oltre al pagamento delle indennità per gli infortuni

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 173, del 25 luglio 1908.

sul lavoro che a termine di legge sono già a suo carico, provvede pure direttamente alla loro liquidazione.

Art. 2.

Alla gestione delle entrate e delle spese relative al servizio delle pensioni e dei sussidi corrispondono appositi capitoli nel bilancio ferroviario.

I residui attivi sono versati alla Cassa dei depositi e prestiti ed investiti in titoli di Stato o garantiti dallo Stato, od in altri modi stabiliti da apposite leggi.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il servizio delle pensioni e dei sussidi dispone delle seguenti entrate:

a) delle ritenute ordinarie sugli stipendi, assegni e competenze accessorie degli agenti;

b) delle ritenute straordinarie in occasione di assunzione in servizio in prova o stabile, o di aumento di stipendio degli agenti;

c) dei contributi dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

d) del 2 per cento dei prodotti lordi del traffico delle ferrovie dello Stato;

e) degli introiti per gli aumenti di tasse previste dall'articolo 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, sui trasporti che saranno effettuati dopo il 31 dicembre 1908, sulla ferrovia Brescia-Iseo;

f) dell'importo delle multe inflitte in via disciplinare al personale;

g) degli interessi delle somme costituenti al 31 dicembre 1908, i patrimoni dell'attuale Cassa pensioni, dell'attuale Consorzio di mutuo soccorso e dell'attuale Istituto di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato;

h) degli interessi delle somme raccolte presso la Cassa dei depositi e prestiti, a norma dell'art. 23 della legge 29 marzo 1900, n. 101, per i proventi di cui è cenno nell'art. 21 della legge stessa e per gli aumenti di tasse stabili dal successivo

art. 22 limitatamente ai trasporti effettuati a tutto il 31 dicembre 1908;

i) degli interessi della somma che, a norma dell'art. 35 del capitolato d'esercizio della ex-Rete Adriatica, annesso al contratto approvato colla legge 27 aprile 1885, n. 3048, risulterà dovuta dalla Società per le strade ferrate meridionali per colmare l'insufficienza dei versamenti fatti anteriormente al 1° luglio 1885 nelle Casse pensioni e di soccorso per la Rete di sua proprietà;

l) degli interessi delle somme che in applicazione dell'articolo 35 dei capitolati d'esercizio delle ex-Reti Adriatica e Mediterranea e dell'art. 31 del capitolato di esercizio della ex-Rete sicula, annessi ai contratti approvati colla suindicata legge 27 aprile 1885, risultassero dovute dalle Società già esercenti le dette Reti per i disavanzi verificatisi dopo il 30 giugno 1885 nelle Casse pensioni e di soccorso per le ex-Reti medesime;

m) degli interessi delle somme accumulate ed investite coi residui attivi di cui nel precedente art. 2.

I valori di cui alle lettere *g*), *h*), *i*), *l*), *m*), formano un fondo di dotazione pel servizio delle pensioni e dei sussidi per il personale delle ferrovie dello Stato, sono custoditi e gestiti gratuitamente dalla Cassa dei depositi e prestiti e gli effetti pubblici che li costituiscono sono esenti dalla tassa di custodia stabilita dall'art. 12 della legge 17 maggio 1863, n. 1270, modificato dall'art. 8 della legge 6 luglio 1897, n. 252.

Art. 4.

Le ritenute ordinarie e quella straordinaria in occasione di aumento di stipendio degli agenti, si effettuano nella misura e colle norme previste nello statuto di cui all'art. 1 della presente legge.

La ritenuta straordinaria in occasione di assunzione in servizio è stabilita nella misura del decimo dello stipendio annuo di cui gli agenti sono provvisti all'atto della nomina.

Per gli agenti che all'atto dell'assunzione in servizio hanno compiuto l'età di 30 anni, il detto decimo è aumentato di tanti centesimi dello stipendio quanti sono gli anni compiuti a di là del trentesimo.

Il contributo dell' Amministrazione delle ferrovie dello Stato è:

per l'anno 1909 dell'8 per cento;

per l'anno 1910 dell'8.50 per cento;

dal 1° gennaio 1911 in poi del 9 per cento degli stipendi, assegni e competenze accessorie sottoposti alla ritenuta ordinaria, oltre ad una somma eguale all'ammontare delle ritenute straordinarie.

Art. 5.

Quando l'agente cessi dal servizio per causa d'infortunio sul lavoro prima che abbia compiuto 25 anni di servizio utile per la pensione ed esso o la famiglia abbiano diritto a conseguire una indennità per inabilità permanente assoluta o parziale o per morte, a norma della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, il supplemento eccezionale della pensione, ossia la differenza fra la pensione eccezionale liquidabile a norma dello statuto di Cassa pensioni e quella corrispondente alle ritenute versate, è assegnato soltanto per la parte eventualmente eccedente la rendita vitalizia costituita con la detta indennità.

Analoga riduzione sul supplemento eccezionale di pensione sarà praticata anche per le somme che l'agente o la famiglia ottengano dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato al risarcimento di danni per lesioni personali, in base alle disposizioni del Codice civile.

All'agente che ha conseguito a causa d' infortunio sul lavoro diritto ad una indennità per inabilità permanente parziale, tale indennità non è corrisposta finchè sia mantenuto in servizio senza riduzione di salario.

All'atto della cessazione dal servizio col pagamento della detta indennità sono corrisposti anche i relativi interessi composti in ragione del 3 50 per cento all'anno.

È abrogata la disposizione contenuta nella seconda parte dell'art. 17 della legge 29 marzo 1900, n. 101.

La liquidazione dell'indennità per gli infortuni sul lavoro viene fatta dall' Amministrazione della ferrovie dello Stato in base alle disposizioni contenute nella legge succitata 31 gennaio 1904, n. 51, e suo regolamento, ferma restando la giurisdizione e procedura ordinaria per gli eventuali ricorsi.

Art. 6.

Gli agenti a paga giornaliera sono considerati, a partire dal 1° gennaio 1909, agli effetti delle ritenute ordinarie e straordinarie e dei contributi dell'Amministrazione, nonchè della liquidazione della pensione o del sussidio e dei riscatti, come se fossero provvisti di uno stipendio pari alla loro paga moltiplicata per 360.

Art. 7.

Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato liquida le pensioni ed i sussidi.

Gli accertamenti sanitari per l'esonero dal servizio a causa di inabilità sono eseguiti da un ispettore sanitario in concorso di di altro medico dell'Amministrazione ferroviaria.

Il Consiglio d'amministrazione può, sulla domanda dell'agente corredato di certificato medico, far nuovamente accertare l'inabilità a mezzo di un collegio di medici, fra cui il capo del servizio sanitario od un suo delegato, ed in questo caso l'agente ha facoltà di farsi assistere da un medico di sua fiducia. Il Consiglio d'amministrazione non può respingere la domanda per la visita di revisione che con deliberazione motivata presa a maggioranza di almeno due terzi di votanti.

Contro le deliberazioni del Consiglio di amministrazione riguardanti il diritto alle pensioni ed ai sussidi la determinazione del loro ammontare è ammesso entro il termine di 90 giorni dalla comunicazione da farsi in conformità dell'articolo 127 del regolamento approvato con R. decreto 5 settembre 1895, n. 603, per l'esecuzione della legge sulle pensioni civili e militari, il ricorso, da parte degli interessati, alla Corte dei conti, che giudica definitivamente.

Art. 8.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con le stesse norme dei vigenti statuti del Consorzio di mutuo soccorso e dell'Istituto di previdenza, e delle disposizioni sul servizio sanitario, provvede, a favore degli agenti e rispettive famiglie appartenenti alle categorie che già ne usufruiscono, alla cura

medico-chirurgica ed alle altre prestazioni relative al servizio sanitario previste dagli statuti predetti.

Durante le assenze per malattia, gli agenti a paga giornaliera ricevono l'intera paga, anzichè il sussidio dei due terzi di essa, colle norme e restrizioni stabilite negli statuti del Consorzio di mutuo soccorso e del nuovo istituto di previdenza.

Nel caso di inabilità temporanea dipendente da infortunio sul lavoro l'indennità stabilita per legge è integrata dopo i primi tre giorni con l'eventuale differenza fra la paga normale ed il trattamento di legge.

È fatta facoltà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di estendere le disposizioni di cui nei due precedenti capoversi agli agenti avventizi colpiti da febbri miasmatiche o da infortunio sul lavoro.

Art. 9.

L'agente ha facoltà di eseguire in ogni tempo agli effetti previsti nello statuto, di cui all'art. 1 della presente legge, il riscatto degli anni impiegati nei servizi contemplati nello statuto medesimo in base ad uno stipendio o paga anche inferiore a quelli di cui era provvisto alla data in cui fu sottoposto alle ritenute per il trattamento di quiescenza purchè non inferiori alle L. 1000 annue.

Art. 10.

La spesa annua per pensioni dipendenti dai normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti senza che concorra la constatata loro inabilità, è, anno per anno, stabilita dalla legge del bilancio.

Art. 11.

La disposizione di cui all'art. 1° della presente legge è estesa agli agenti inscritti alla Cassa pensioni ed al Consorzio di mutuo soccorso, ovvero all'istituto di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato che, a norma dell'art. 7 della Convenzione per il riscatto delle strade ferrate Meridionali approvata con la legge 15 luglio 1906, n. 324, sono rimasti definitivamente in servizio della Società per le strade ferrate

Meridionali. A tale effetto gli agenti e la Società verseranno all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato rispettivamente le ritenute ed i contributi nella misura prevista dalla presente legge.

La stessa disposizione è estesa agli altri agenti inscritti ai predetti sodalizi, ma che ora non dipendono dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, i quali dovranno versare all'Amministrazione medesima le ritenute ed i contributi nella misura prevista dalla presente legge. Per quelli fra tali agenti che dipendevano dalle Società che esercitavano le ex-Reti Mediterranea e Sicula, il versamento delle ritenute e dei contributi sarà fatto in base allo stipendio ed alla paga da essi percepita alla data del passaggio della Rete allo Stato e sui successivi aumenti, però non oltre il limite stabilito dalle tabelle organiche del personale delle ferrovie dello Stato, e ciò fino al raggiungimento dei limiti prescritti per il diritto al conseguimento della pensione, allo spirare dei quali sarà liquidata la pensione.

Agli agenti contemplati nel presente articolo inscritti al Consorzio di mutuo soccorso ed alla seconda sezione dell'Istituto di previdenza, è corrisposto, a carico del servizio delle pensioni e dei sussidi, il sussidio di malattia con le norme previste dagli statuti del Consorzio e dell'Istituto predetti.

Agli agenti medesimi saranno inoltre applicate le disposizioni contenute nel primo comma dell'art. 8 della presente legge.

Art. 12.

Per gli agenti stabili ed in prova, inscritti al Consorzio di mutuo soccorso ed alla seconda sezione dell'Istituto di previdenza, le norme di liquidazione della pensione, secondo la presente legge, sono applicate, nei riguardi del periodo di compartecipazione ai suddetti sodalizi, cioè per il periodo anteriore al 1° gennaio 1909, considerando soltanto l'ammontare degli stipendi o delle paghe giornaliere ragguagliate ad anno, percepiti durante lo stesso periodo.

Il ragguaglio ad anno delle paghe giornaliere è fatto in base a 360 giorni.

Per quelli iscritti alla seconda sezione del nuovo Istituto

di previdenza sono considerati altresì i dodicesimi sugli aumenti delle paghe percepite durante il detto periodo.

Art. 13.

Per il trattamento alle famiglie degli agenti compartecipanti alla Cassa pensioni, al Consorzio di mutuo soccorso ed all'Istituto di previdenza esonerati dal servizio o morti antecedentemente al 1° gennaio 1909 continuano ad applicarsi le norme dei rispettivi statuti approvati con i R. decreti 23 maggio 1907, nn. 290 e 289.

Per le donne iscritte al Consorzio di mutuo soccorso e famiglie sono mantenute le disposizioni dello statuto del Consorzio stesso che le riguardano per quanto concerne le ritenute ed il trattamento in caso di esonero o di morte.

Le liquidazioni di cui al presente articolo sono deliberate dal Consiglio di amministrazione e per gli eventuali reclami è applicabile la disposizione contenuta nell'ultimo comma dell'art. 7.

Art. 14.

Le condizioni richieste dallo statuto di cui nell'art. 1 della presente legge per il conseguimento del diritto alla pensione da parte delle vedove e dei figli minorenni, non si applicano ai matrimoni contratti antecedentemente al 1° luglio 1905 da agenti inscritti al 31 dicembre 1908 al Consorzio di mutuo soccorso ed antecedentemente al 1° gennaio 1909 da agenti inscritti al 31 dicembre 1908 all'Istituto di previdenza.

Art. 15.

Per gli agenti provenienti dai ruoli organici dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate rimangono ferme le disposizioni dell'art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332.

A favore degli agenti provenienti dal ruolo transitorio del personale aggiunto del Regio Ispettorato generale i quali esercitarono la facoltà di cui nel 4° capoverso dell'art. 7 della citata

legge, l'indennità a carico del tesoro, di cui nel 6° capoverso dell'articolo medesimo, è considerata come versata agli effetti del riscatto di anni di servizio presso il Regio Ispettorato generale, con le norme dello statuto della Cassa pensioni e dello art. 9 della presente legge.

A favore degli agenti medesimi, i quali alla data della loro inscrizione al nuovo Istituto in previdenza avevano compiuto l'età di 30 anni, la ritenuta straordinaria per tassa di entratura è ridotta al solo decimo dello stipendio di cui erano provvisti alla data medesima. La maggior somma eventualmente versata per tassa di entratura sarà computata pel riscatto suddetto.

Agli agenti provenienti dal ruolo transitorio del personale aggiunto del R. ispettorato generale, i quali non esercitarono la facoltà di cui sopra, può essere esteso il trattamento di pensione previsto nell'art. 1 della presente legge, sempre quando entro il 30 giugno 1909 ne facciano domanda. In questo caso la indennità a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, di cui nel 6° capoverso del predetto art. 7 di legge, sarà computata per il periodo fino al 31 dicembre 1908.

Anche a favore di quelli fra gli agenti medesimi che avanzeranno la detta domanda, è limitata, nel caso di cui sopra, al solo decimo dello stipendio di cui sono provvisti al 1° gennaio 1909 la ritenuta straordinaria per tassa di entratura, ed è considerata, come versata agli stessi effetti indicati nel 2° comma del presente articolo, la indennità a carico del tesoro e dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di cui nel 6° capoverso del predetto art. 7 di legge.

L'effettivo pagamento nei casi suddetti tanto dell'indennità a carico del tesoro, quanto dell'indennità a carico dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è fatta in dieci rate annue eguali, a cominciare dal 1° luglio 1909.

Art. 16.

Gli agenti della Società che esercitava la ferrovia Sicula Occidentale, passati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in conformità dell'art. 2 della legge 14 luglio 1907, n. 494, ove ne facciano domanda entro il 30 giugno 1909, si considerano per il periodo dal 1° agosto 1907, data del suddetto passaggio, al 31 dicembre 1908, come se fossero stati inscritti

all'Istituto di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato.

Gli agenti predetti e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato debbono perciò versare per il suindicato periodo le ritenute ordinarie e straordinarie nella misura prevista nello statuto del suddetto Istituto.

Per gli agenti che alla suindicata data 1° agosto 1907 avevano compiuto l'età di 30 anni, la ritenuta straordinaria per tassa d'entratura è limitata al solo decimo dello stipendio o della paga ragguagliata ad anno di cui erano provvisti alla data medesima.

Gli agenti medesimi hanno facoltà di riscattare, a termini dell'art. 9 della presente legge, il tempo impiegato in servizio della Società che esercitava la suddetta ferrovia.

Art. 17.

Per gli agenti già in servizio presso la Società veneta e passati alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in conformità della legge 28 giugno 1906, n. 261, i quali alla data della loro inscrizione al nuovo Istituto di previdenza, a norma dell'articolo 4 della legge stessa avevano compiuto l'età di 30 anni, la ritenuta straordinaria versata per tassa di entratura è ridotta al solo decimo dello stipendio o della paga annua di cui erano provvisti alla data medesima.

Il riscatto già eseguito colle somme versate dalla Società Veneta, del tempo impiegato dai detti agenti in servizio delle ferrovie esercitate dalla Società medesima, sarà nuovamente calcolato con l'applicazione delle norme dello statuto della Cassa pensioni e dell'art. 9 della presente legge, computando, agli effetti di tale riscatto, anche l'eventuale somma da rimborsare a ciascun agente in dipendenza della riduzione della tassa di entratura a norma della prima parte del presente articolo.

Art. 18.

Gli aumenti di tassa stabiliti dall'articolo 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, sono estesi ai trasporti su tutte le ferrovie esercitate dallo Stato e provvisoriamente riuniti ai pro-

dotti ferroviari, fino a che con apposita riforma delle tariffe da effettuarsi contemporaneamente a quella prescritta dall'art. 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429, non siano stati compresi nei relativi prezzi.

Per la linea Brescia-Iseo gli aumenti di tasse continuano ad essere applicati colle disposizioni di legge in vigore, ed il loro importo è versato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, agli effetti dell'art. 3 della presente legge.

Art. 19.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede direttamente alla liquidazione di tutte le pendenze relative alle gestioni degli attuali cessanti Comitati di Cassa pensioni, Cassa soccorso ed Istituto di previdenza, applicando le norme fissate nei rispettivi statuti, salvo il disposto dell'art. 7 della presente egge, cui si intendono soggette, anche per l'eventuale ricorso, le liquidazioni di pensioni o sussidi relative a dette gestioni.

Rimangono peraltro di competenza dell'autorità giudiziaria ordinaria le controversie litigiose che in materia fossero già iniziate avanti il 1° gennaio 1909.

Art. 20.

Con deliberazione del Consiglio d'amministrazione, su proposta del Direttore generale e coll'approvazione del Ministro dei lavori pubblici, di concerto rispettivamente con quello di agricoltura, industria e commercio e del tesoro, sono aggregati all'Ispettorato centrale dell'Amministrazione ferroviaria un funzionario per ognuno dei detti due Ministeri, per dar pareri sulle questioni tecniche attinenti all'applicazione della legge sugli infortuni sul lavoro ed all'art. 10 della presente legge.

Art. 21.

Con Decreto Reale, udito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio di Stato, sarà provveduto al coordinamento delle disposizioni della presente legge con quelle non abrogate o modificate dei vigenti statuti della

Cassa pensioni, del Consorzio di mutuo soccorso e dell'Istituto di previdenza, approvati con RR. decreti 23 maggio 1907, numeri 290 e 289 ed alla loro pubblicazione in unico testo. Nello stesso modo sarà provveduto all'approvazione delle riforme e modificazioni dipendenti dalla presente legge, che dovranno essere apportate nel regolamento del personale delle ferrovie dello Stato approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417.

Art. 22.

A parziale deroga dell'art. 53 della legge 7 luglio 1907, n. 429, le norme riguardanti il trattamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con Decreto reale 22 luglio 1906, n. 417, non potranno essere modificate se non con legge speciale qualora dalle modificazioni derivi una maggiore spesa.

È abrogato il terzo comma dell'art 81 della succitata legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 23.

Col 1° gennaio 1909 alla tabella graduatoria organica ed ai quadri di classificazione del personale delle ferrovie dello Stato approvati con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, sono apportate le variazioni ed aggiunte risultanti dalla tabella e dal quadro di classificazione annessi alla presente legge allegati *A* e *B*.

Gli agenti che hanno lo stipendio eguale al nuovo minimo della loro qualifica e quelli che l'ottengono coll'andata in vigore delle variazioni suddette passeranno normalmente allo stipendio successivo, alla data in cui vi avrebbero diritto con l'applicazione dei quadri di classificazione approvati con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, sulla base dello stipendio di cui sono provvisti e della relativa decorrenza.

Le scrivane avventizie in funzioni continuative, che al 1° gennaio 1909 abbiano cumpiuto un servizio ininterrotto di anni quattro, saranno nominate stabili; quelle con servizio minore di anni quattro passeranno in prova. La relativa posi-

zione nel quadro di classificazione sarà determinata per le scrivane stabili dal Consiglio d'amministrazione e per quelle in prova dal direttore generale.

Art. 24.

Le disposizioni della presente legge verranno anche esse contemplate nel testo unico di cui l'art. 88 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 9 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE

BERTOLINI.
CARCANO.
COCCO-ORTU.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

ALLEGATO A.

Modificazioni ed aggiunte alla tabella graduatoria organica del personale delle ferrovie dello Stato approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417.

Gradi	QUADRO I			QUADRO II			QUADRO III			QUADRO IV			Gradi
	Direzione generale — Servizi Centrali Uffici delle direzioni compartimentali Uffici distaccati — Magazzini			Sorveglianza e lavori			Depositi delle trazioni Officine del materiale mobile dei depositi della trazione, del materiale fisso Squadre di rialzo Squadre ponti in ferro			Stazioni — Gestioni e Treni			
	Qualifiche	Stipendio o paga		Qualifiche	Stipendio o paga		Qualifiche	Stipendio o paga		Qualifiche	Stipendio o paga		
		Minimo	Massimo		Minimo	Massimo		Minimo	Massimo		Minimo	Massimo	
7	Allievi ispettori (1)	2100	3000										
11	Applica i (2) Disegnatori	1500	3000	Assistenti dei lavori	1500	3000	Applicati (2)	1500	3000	Applicati (2)	1500	3000	11
12	Aiutanti applicati Aiutanti disegnatori	1200	2100				Aiutanti applicati	1200	2100	Aiutanti applicati	1200	2100	12
	Scrivane (3)	900	1800										

(1) Esclusivamente per i laureati.

(2) Gli agenti già ufficiale d'ordine del ruolo organico del R. Ispettorato per effetto del disposto dell'art. 8 del R. decreto del 22 ottobre 1885, n. 3160, potranno arrivare ad un massimo di L. 3600 raggiungibili con due aumenti di L. 300 da conferirsi al termine di ciascuno dei due sessenni susseguenti la decorrenza dello stipendio di L. 3000.

(3) Per quanto riguarda il diritto al conseguimento della pensione le scrivane saranno considerate come comprese nella tabella *A* annessa allo statuto di Cassa-pensione e per esse la riversibilità alla famiglia è limitata ai soli orfani minorenni.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei Lavori Pubblici
BERTOLINI

Il Ministro del Tesoro
CARCANO

Il Ministro d'Agricoltura Industria e Commercio
COCCO-ORTU

ALLEGATO **B.**

Modificazioni ed aggiunte ai quadri delle classificazioni per il personale delle Ferrovie dello Stato approvati con Regio decreto 22 luglio 1906, n. 417.

N. del grado	QUALIFICHE	Classi di stipendio o paga ed intervalli di tempo in anni fra gli aumenti normali risultanti dalle differenze fra i numeri progressivi sottoindicati																													
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Quadro I.																															
7	Allievi ispettori (*a*)	2400	—	—	2700	(*b*) 3000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Scrivane	900	960	1020	—	1080	—	1200	—	—	1350	—	—	—	1500	—	—	—	1650	—	—	—	1800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Quadro II.																															
11	Assistenti dei lavori (*a*)	1500	—	—	—	—	1650	—	1800	—	1950	—	2100	—	2250	—	2400	—	—	—	2700	—	—	—	3000	—	—	—	—	—	—	—
	Quadri I, III e IV.																															
11	Applicati (*a*) Disegnatori (*a*)	1500	—	—	—	—	1650	—	1800	—	1950	—	2100	—	2250	—	2100	—	—	—	2700	—	—	—	3000	—	—	—	—	—	—	—
12	Aiutanti applicati (*a*) Aiutanti disegnatori (*a*)	1200	—	—	—	—	1350	—	—	—	1500	—	—	—	1650	—	—	—	1800	—	—	—	1950	—	—	—	2100	—	—	—	—	—

(*a*) Gli agenti che colla promozione ad una delle qualifiche contrassegnate con la lettera *a* ottengono o conservano lo stipendio minimo della qualifica, conseguiranno normalmente lo stipendio immediatamente superiore alla data in cui vi avrebbero diritto con l'applicazione dei quadri di classificazione approvati col Regio decreto 22 luglio 1906, n. 417, sulla base dello stipendio precedente alla promozione e della relativa decorrenza. — (*b*) Nomina ad ispettore.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI

Il ministro del tesoro
CARCANO

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
COCCO-ORTU.

LEGGE *9 luglio 1908 n. 437, che converte in legge i RR. Decreti 28 novembre 1907, n. 814 (1), 17 maggio 1908 (2), 29 giugno 1905 n. 360 (3), 5 luglio 1906 n. 381 (4), 19 maggio 1907 n. 359 (5), 31 agosto 1907 n. 679 (6) e 17 maggio 1908 (2) relativi all'esercizio provvisorio da parte dello Stato nelle ferrovie Roma-Albano-Nettuno; Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio, e che approva la convenzione 12 settembre 1907, per l'impianto del secondo binario lungo la ferrovia Livorno-Vada (7).*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono convertiti in legge i RR Decreti qui appresso indicati:

a) R. Decreto 28 novembre 1907 n. 814, che approva la Convenzione 9 luglio 1907 stipulata fra il Governo e la Società per le ferrovie secondarie romane per l'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato delle linee Roma (Termini)-Marino-Castelgandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, dal 1° dicembre 1907;

b) R. Decreto 17 maggio 1908, che approva la Convenzione 25 marzo 1908 stipulata come al punto *a*) per l'esercizio stesso dal 1° gennaio al 31 marzo 1908;

---

(1) Pubblicato nel Boll. uff. delle Ferrovie dello Stato n. 4 pag. 31 e seguenti.
(2) Pubblicati nel Boll. uff. delle Ferrovie dello Stato n. 29 pag. 149 e seguenti.
(3) Pubblicato nella Raccolta delle leggi e decreti vol. I pag. 37 e seguenti.
(4) Pubblicato nella raccolta della leggi e decreti vol. II pag. 107 e seguenti.
(5) Pubblicato nella raccolta delle leggi e decreti vol. II pag. 249 e seguenti.
(6) Pubblicato nella raccolta delle leggi e decreti vol. II pag. 400 e seguenti.
(7) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 174 del 27 luglio 1908.

c) RR. Decreti 29 giugno 1905, n. 360, 5 luglio 1906, n. 381, 19 maggio 1907, n. 359, 31 agosto 1907, n. 679, e 17 maggio 1908. che approvano le Convenzioni 24 giugno 1905, 30 giugno 1906, 12 maggio 1907, 10 luglio 1907 e 25 marzo 1908, stipulate fra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per l'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, delle linee Varese-Porto Ceresio e Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione dal 1° luglio 1905 al 31 marzo 1908.

Art. 2.

È approvata l'annessa Convenzione stipulata il 12 settembre 1907 fra il Governo, la provincia di Livorno, concessionaria, ed il comm. Saverio Parisi, sub-concessionario della ferrovia Livorno-Vada, per l'impianto del secondo binario lungo la linea stessa, ed è autorizzata l'anticipazione della somma di L. 1.600.000 sui fondi stabiliti dalla legge 23 dicembre 1906, n. 683.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti de Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 9 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE

BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Omissis.

N. 65 del repertorio.

Appendice al contratto 4 settembre 1904 per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione normale, con trazione a vapore, da Livorno a Vada.

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Premesso:

a) che con contratto stipulato in Roma il 4 settembre 1904 fra LL. EE. i ministri dei lavori pubblici e del tesoro per conto dell'Amministrazione dello Stato ed il signor comm. avv. Amilcare Galeotti in rappresentanza della provincia di Livorno, approvato con decreto Reale 8 settembre 1904, n. 566, venne fatta concessione alla Provincia medesima della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a vapore, a sezione normale, da Livorno a Vada;

b) che la provincia di Livorno con atto 10 ottobre 1904, ha ceduto la concessione alla ditta Saverio Parisi;

c) che con l'art. 3 del sovracitato contratto la concessionaria s'impegna di cedere al Governo l'esercizio della linea Livorno-Vada per tutta la durata della concessione, ai patti ed alle condizioni di cui ai successivi articoli 4, 5, 6, 8, 9 10 ed 11, quali patti e condizioni però per l'art. 14 non dovevano considerarsi impegnativi ed esecutivi, se non fossero stati approvati per legge;

d) che con lo stesso art. 14 il Governo assumeva impegno di promuoverne l'approvazione, sottoponendoli al Parlamento coi provvedimenti per il riordinamento dell'esercizio delle strade ferrate di proprietà dello Stato, da attuarsi col 1° luglio 1905;

e) che infatti con l'art. 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, insieme a quello di altre

linee, l'esercizio della Livorno-Vada, a sensi e per gli effetti del più volte citato contratto 4 settembre 1904;

f) che per l'art. 10 del contratto stesso la concessionaria ha l'obbligo di costruire a sue spese il secondo binario, costituendo all'uopo un fondo speciale mediante versamento della quota del 44.50 per cento del prodotto ultra-iniziale, ad essa devoluta in base al precedente art. 8, quando detto fondo abbia raggiunto tra capitale ed interessi la somma di L. 1,700,000 prevista per la costruzione stessa, e ad ogni modo non appena il prodotto annuo della linea abbia raggiunto per tre anni consecutivi L. 40,000 a chilometro;

g) che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale per l'art 1° della citata legge 22 aprile 1905, n. 137, dovrà assumere l'esercizio della nuova linea, non appena ne sia compiuta la costruzione, ha fatto presente la convenienza che, nell'interesse della maggiore regolarità e speditezza del servizio, la linea medesima venga fin d'ora costruita a due binari senza attendere cioè che si verifichino le condizioni previste dall'art. 10 del contratto di concessione;

h) che il ministero dei lavori pubblici, avendo riconosciuta la necessità di tale provvedimento, incaricava l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di aprire all'uopo trattative colla concessionaria, onde stabilirne le condizioni;

i) che dette trattative riuscirono a buon fine.

Tutto ciò premesso, e volendosi ora tradurre in atto regolare gli accordi intervenuti:

Fra le LL. EE. il professore Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici e l'avvocato Paolo Carcano, ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, da una parte, e dall'altra il signor cavaliere Enrico Senzi deputato anziano, in rappresentanza della deputazione provinciale di Livorno, appositamente delegato come da deliberazione in data 10 settembre 1907 allegata in copia autentica al presente atto, ed il signor comm. Saverio Parisi quale subconcessionario della linea, si conviene e stipula quanto appresso:

Art. 1.

A modificazione di quanto è stabilito nell'art. 2 del contratto 4 settembre 1904, approvato con R. decreto 8 settem-

bre 1904, n 566, la concessionaria della ferrovia Livorno-Vada e per essa la ditta Saverio Parisi subconcessionaria, si obbliga di completare ed armare la ferrovia medesima per due binari, e di darla ultimata e pronta per essere aperta al pubblico esercizio a doppio binario entro gli stessi termini stabiliti dal capitolato di concessione.

Se però il conessionario si trovasse in grado di consegnare la linea a semplice binario, atta al pubblico e regolare esercizio, avanti la scadenza dei termini predetti, ed il Governo ne autorizzasse l'apertura ai sensi del citato contratto 4 settembre 1904, il Governo stesso acconsente fin d'ora che il concessionario possa ritardare la consegna del secondo binario fino a sei mesi dopo l'apertura del primo binario, non mai però oltre il termine prescritto dall'art. 2 del capitolato di concessione.

Art. 2.

In corrispettivo dell'obbligo di cui al precedente articolo, ed entro i termini di tre mesi dal giorno in cui avrà luogo la regolare consegna del detto secondo binario, completamente ultimato ed atto ad essere aperto al pubblico esercizio, il Governo pagherà alla concessionaria, e per essa alla Ditta subconcessionaria, in una sol volta, la somma a corpo di L. 1,600,000 (lire un milione e seicentomila) netta da qualsiasi imposta, quale compenso di tutte le spese dalla medesima incontrate per la costruzione del binario medesimo e relativa sede stradale, niuna esclusa ed eccettuata, e senza alcun anmento a titolo di premio.

Art. 3.

La presa in consegna del secondo binario da parte del Governo non potrà ritardarsi oltre un mese dal giorno in cui la Ditta avrà, per iscritto, dichiarato di averlo ultimato e pronto ad essere consegnato.

La consegna sarà fatta all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dopo che apposita commissione all'uopo delegata dal Ministero dei lavori pubblici avrà riconosciuto la completa e regolare esecuzione dei lavori.

Art. 4.

Qualora il Governo non si valga della facoltà riservatasi coll'art. 31 del capitolato di concessione, di riscattare la linea entro il termine di due anni dal compimento della sua costruzione, le quote dei prodotti ultra iniziale in ragione del 44.50 per cento che sarebbero devolute alla concessionaria in base all'art. 8 della convenzione, e che dovrebbero essere alla medesima versate nei modi e tempo stabiliti dal successivo art. 9 della convenzione stessa saranno dall'Amministrazione esercente trattenute e destinate a costituire il fondo speciale di cui è cenno all'art. 10 per la costruzione del secondo binario, e quando detto fondo, fra capitali ed interessi composti in ragione del 3.50% netto, abbia raggiunto la somma di L. 1,600,000, sarà devoluta integralmente allo Stato in reintegro della somma già pagata alla ditta in base al precedente art. 3.

Art. 5.

Non effettuandosi il riscatto della linea entro i due anni dal suo compimento, il secondo binario e relativa sede stradale e sue dipendenze, quantunque già pagate dal Governo alla concessionaria, dovranno intendersi a tutti gli altri effetti della concessione come facenti parte integrante della linea concessa, tenendo conto però della somma pagata dal Governo, quando non si verifichi l'ipotesi della costituzione del fondo speciale nei modi e termini dell'art. 4.

Art. 6.

Le spese di stipulazione del presente contratto di appendice a quello di concessione 4 settembre 1904 sono a carico della Ditta Parisi; il contratto stesso sarà registrato col solo

pagamento del diritto fisso di lire una e non sarà valido e definitivo, se non dopo approvato per decreto Reale registrato alla Corte dei Conti.

Fatto quest'oggi in Roma dodici del mese di settembre dell'anno millenovecentosette.

Il ministro dei lavori pubblici
Prof. EMANUELE GIANTURCO.

Il ministro del tesoro
PAOLO CARCANO.

Il rappresentante
della Deputazione provinciale di Livorno
ENRICO SENZI.

Il subconcessionario
SAVERIO PARISI.

ALBERTO BREMOND, teste.
GIUSEPPE MASTROSTEFANO, teste.
AVV. ETTORE GIUSTI, segretario, delegato alla stipulazione dei contratti.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Ordine di Servizio N. 218.

(SERVIZIO XI)

Attivazione del nuovo segnalamento nella stazione di Pavia, lato Milano, e dei segnali d'avviso di quelli di partenza nelle stazioni di Pavia, Cava Manara, Bressana Bottarone, Voghera e Novi.

Dalle ore 9 del giorno 13 Agosto 1908 verranno attivati nella stazione di Pavia, lato Milano, i nuovi segnali di protezione e di partenza che saranno manovrati con apparato Saxby posto in una garetta presso il Bivio per Cremona.

Verrà mantenuto come trovasi il disco di protezione, lato Cremona, continuando anche ad essere considerato di 1ª categoria.

Contemporaneamente verranno pure attivati i segnali di avviso, di quelli di partenza nelle stazioni di Pavia, Cava Manara, Bressana Bottarone, Voghera e Novi.

In conseguenza dell'attivazione del segnale di avviso N. 3^B, della stazione di Voghera, verrà soppresso, nella stazione stessa, il segnale N. 13^B, che attualmente comanda le entrate dei treni in stazione sulle linee I e II.

Nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio sono tinteggiati in nero tutti i nuovi segnali che verranno attivati nelle suddette stazioni, mentre sono indicati a soli contorni quelli già in funzione. Nello schizzo stesso sono poi segnate le distanze che si riferiscono ai nuovi segnali e che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 219.

(Servizio VIII)

Tariffa locale N. 233 P.V.

Col 3 agosto 1908 la Tariffa locale N. 233 P. V. serie *A* sarà estesa ai trasporti di *acque minerali, naturali, ecc.* in partenza dalla stazione di *Contursi.*

Per conseguenza, nella intestazione della serie *A* della Tariffa locale predetta dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione di *Contursi*

per il Direttore Generale
L. Alzona.

Ordine di Servizio N. 220.

(Servizio VIII)

Servizio italo-neerlandese.

Col 1° giugno 1908 il nuovo scalo di Rotterdam Rechtes Maasufer è stato ammesso al servizio diretto italo-neerlandese, cogli stessi prezzi attualmente esposti in tariffa per la stazione di Rotterdam.

In conseguenza di ciò nella detta tariffa (pag. 40) il nome della stazione di Rotterdam sarà da completarsi come appresso:

« Rotterdam e Rotterdam Rechtes Maasufer ».

per il Direttore Generale
L. Alzona.

Ordine di Servizio N. 221.

(SERVIZIO VI)

Somministrazioni delle materie di consumo, degli oggetti di cancelleria e degli stampati.

Assegni.

A cominciare dal 1° novembre 1908 le somministrazioni delle materie di consumo, degli oggetti di cancelleria e degli stampati si faranno in base alle seguenti norme:

1° Per le materie di consumo, per gli oggetti di cancelleria e per gli stampati, i Capi dei Servizi Centrali e delle Direzioni Compartimentali stabiliscono per ogni anno finanziario (1° luglio-30 giugno) ed in relazione ai prevedibili bisogni dei propri uffici, di quelli distaccati, delle Stazioni, dei Depositi, delle Officine, ecc., appositi assegni che devono essere suddivisi per quadrimestre, e rispondere alle esigenze di un servizio regolare.

Gli assegni sono inscritti sui seguenti moduli, e per essi non occorre emettere alcuna richiesta.

	Materie di consumo	Oggetti di cancelleria	Stampati
Servizi Centrali e dipendenti uffici distaccati . . . . Divisioni Compartimentali e dipendenti uffici di linea . . . . Magazzini, agenzie, depositi combustibili . . . . Officine del materiale mobile, depositi locomotive, squadre di rialzo, posti di verifica, tronchi di mantenimento, officine del materiale fisso, officine dei riparti tecnici del movimento ecc.	F. 145	F. 147	F. 149
Stazioni e depositi del personale dei treni	F. 146	F. 148	F. 150

I preventivi degli assegni devono essere compilati sui detti moduli in triplice esemplare ed inviati pel tramite degli Uffici intermedi, tenuti ad esaminarli e ad introdurvi le eventuali modificazioni, ai Capi dei Servizi Centrali e delle Divisioni Compartimentali, le quali, dopo opportuna verifica, fissano definitivamente gli assegni, trattengono uno dei moduli per loro uso ed inviano gli altri due, debitamente da essi approvati, uno al magazzino e l'altro pel tramite degli uffici intermedi al richiedente Ufficio, Stazione, Deposito, ecc.

Gli assegni di materie di consumo, cancelleria e stampati ai Tronchi del Mantenimento dipendenti da ciascuna Sezione devono essere attribuiti, per tutti i tronchi, a quello ove ha sede l'Ufficio della Sezione, il quale deve poi convenientemente disporre per la ripartizione delle materie medesime, cancelleria e stampati agli altri tronchi a seconda dei bisogni di ciascuno di essi.

Materie ed oggetti di consumo non compresi negli assegni.

2° Oltre le materie e gli oggetti di consumo compresi negli assegni, possono essere somministrati anche quelli indicati nell'allegato A e gli altri che, eccezionalmente, potessero occorrere.

Le richieste relative devono farsi solo in circostanze di assoluto bisogno e con apposito Mod. F. 19.

Non sono compresi negli assegni i combustibili pel riscaldamento, potendo essere somministrati tanto dai Magazzini, quanto dai Depositi Combustibili o dai Tronchi del Mantenimento.

Parimenti non vengono stabiliti assegni pei combustibili ed altre materie di consumo per locomotive e per locomobili e motori fissi della Trazione, pei quali i prelievi vengono fatti coi libretti Mod. L-301, L-301-a e L-301-b, nè per i lubrificanti per veicoli, nè per l'olio minerale scuro impiegato per trasmissioni ed altri casi nei depositi locomotive, ecc., per i quali si provvederà con richieste ai depositi combustibili colle norme in uso.

Per le traverse fuori uso da somministrare alle Stazioni, comprese in ciascuna Direzione Compartimentale, la Divisione del Movimento e Traffico entro il mese di marzo di ciascun

anno comunica alla Divisione del Mantenimento e Sorveglianza il fabbisogno relativo pel prossimo inverno, ed a cura delle Sezioni del Mantenimento, di propria iniziativa, sarà provveduto per la somministrazione nella misura stabilita, sempre quando non abbiasi a prevedere la deficienza della scorta, la quale in tal caso dovrà essere comunicata dalla Divisione del Mantenimento e Sorveglianza a quella del Movimento e Traffico entro il medesimo mese di marzo.

Dalla Divisione del Mantenimento e Sorveglianza sarà invece comunicata direttamente all'Ufficio Approvigionamenti di Firenze l'eventuale eccedenza di traverse fuori uso.

Entro il mese di aprile di ciascun anno i Servizi Centrali e le Divisioni Compartimentali stabiliscono ed inviano al predetto Ufficio Approvigionamenti il preventivo della quantità e specie di combustibile occorrente a ciascuna località pel prossimo inverno, e la Divisione del Movimento e Traffico vi comprenderà la quantità di legna che non potrà avere somministrata dal Mantenimento.

A cura dell'Ufficio Approvvigionamenti, previ accordi coi Magazzini e coi Depositi Combustibili, e con le Divisioni del Mantenimento e Sorveglianza, che hanno denunziato l'eccedenza delle traverse, sarà provveduto alle somministrazioni dei combustibili nella misura stabilita dai preventivi.

Oggetti di cancelleria di cui i Magazzini sono provvisti.

3° L'allegato *B* indica gli oggetti di cancelleria di cui i Magazzini sono provvisti.

Gli oggetti contrassegnati con uno o due asterischi (*, **) non figurano negli assegni. Quelli però con un asterisco possono, in caso di bisogno, richiedersi in assegno solo per uso di Ufficio, e devono essere aggiunti al Mod. *F.*-147; mentre quelli con due asterischi devono essere richiesti con Mod. *F.*-19, preferibilmente nel 1° quadrimestre di ciascun anno.

Sostituzione di taluni oggetti indicati negli allegati A e B.

4° Di regola la sostituzione degli oggetti contrassegnati con due asterischi sugli allegati *A* e *B* dovrà concedersi solo dopo trascorsi almeno 5 anni dalla prima fornitura.

I Servizi Centrali, le Divisioni Compartimentali e gli Uffici dipendenti devono quindi rispettivamente tenere in evidenza l'elenco di tali oggetti somministrati a ciascun agente e dal medesimo controfirmati.

Materie ed oggetti pei quali viene stabilito un assegno in danaro.

5° Le materie e gli oggetti indicati nell'elenco allegato *C* non verranno forniti dal Magazzino alle Stazioni, le quali dovranno acquistarli direttamente.

In base a norme che saranno comunicate dal Servizio VII le Divisioni del Movimento e Traffico determineranno a tale scopo per ciascuna stazione apposito assegno in danaro.

L'assegno, che varia entro i limiti che saranno fissati dallo stesso Servivio VII ed a seconda dell' importanza della Stazione, sarà pagato in quote semestrali e corrisposto ai Capi Stazioni Titolari coi ruoli di paga di luglio e gennaio di ciascun anno.

Quando si cambia il titolare di una stazione, il titolare cessante dovrà consegnare al subentrante una parte dell'assegno in denaro già percepito o una quantità di materia ed oggetti proporzionale al tempo che mancherà per raggiungere la fine del semestre in corso.

L'Ispettore incaricato di sopraintendere alle consegne fra i due Capi stazione, esigerà che essi prendano all'atto stesso delle consegne, gli accordi necessari per evitare ogni contestazione avvenire ed all'uopo praticherà opportuna annotazione sul verbale di consegna, facendola vistare da entrambi gli interessati.

Disposizione transitoria.

Le Divisioni del Movimento e Traffico disporranno perchè ciascuna stazione denunci la rimanenza delle materie e degli oggetti di cui l'allegato *C* alla sera del 31 ottobre 1908, per determinarne l'ammontare in base ai prezzi conteggiati dai Magazzini all'atto della loro somministrazione; l'ammontare stesso sarà considerato come anticipazione sull'assegno dell'anno finanziario 1908-1909.

Richieste in aumento agli assegni.

6° Si ammettono richieste in aumento assegno, mediante emissione del Mod. *F.*-19, e per il quadrimestre in corso, solo per bisogni che non potevano essere previsti ed in via eccezionale.

Le domande in aumento assegno, che non fossero spiegate da sufficienti motivazioni, potranno aver corso egualmente se dichiarate urgenti, salvo gli accertamenti del caso e gli eventuali addebiti ai richiedenti, qualora non risultassero poi effettivamente giustificate.

Variazioni in meno agli assegni.

7° Per il 1° e 2° quadrimestre di ogni anno finanziario le somministrazioni sono fatte di iniziativa dei Magazzini nei limiti degli assegni approvati; per il 3° quadrimestre, invece, i Magazzini devono attendere che siano loro comunicate le possibili variazioni, poichè, per effetto di rimanenze, i Servizi Centrali, gli Uffici, le Stazioni, le Officine, i Depositi, i Tronchi del Mantenimento, ecc. potrebbero aver bisogno di quantità minori di quelle stabilite dall'assegno.

Queste variazioni devono comunicarsi ai Magazzini coi seguenti moduli:

	Materie di consumo	Oggetti di cancelleria	Stampati
Servizi Centrali e dipendenti uffici distaccati			
Divisioni Compartimentali e dipendenti uffici di linea			
Magazzini, Agenzie, Depositi Combustibili	F. 145 a	F. 147 a	F. 149 a
Officine del materiale mobile, depositi locomotive, squadre di rialzo, posti di verifica, tronchi di mantenimento, officine del materiale fisso, officine dei riparti tecnici del movimento, etc.			
Stazioni e depositi del personale dei treni	F. 146 a	F. 148 a	F. 150 a

Detti moduli devono essere trasmessi quand'anche la fornitura del 3° quadrimestre non subisca variazioni; in tal caso deve esporsi sui medesimi soltanto l'indicazione: *conforme all'assegno.*

Il loro invio ai Magazzini deve farsi pel tramite normale e *non più tardi della fine di gennaio* per quelli riguardanti le materie di consumo, e *della fine di novembre* per quelli riflettenti gli oggetti di cancelleria e gli stampati.

Modificazione agli assegni annui.

8° Gli assegni fissati una prima volta si intendono valere anche per gli anni successivi quando non debbono subire variazioni.

Però tanto gli enti che consumano i materiali somministrati, quanto i Servizi Centrali e le Divisioni Compartimentali, in base ai consumi effettivi, ed agli eventuali cambiamenti, che sono avvenuti o previsti nelle condizioni dell'esercizio e degli impianti, devono rispettivamente provocare od apportare le corrispondenti modificazioni agli assegni.

Tali modificazioni, quando siano determinate dalle variazioni in meno comunicate coi mod. *F*-145 *a* al *F*-150 *a* ed alle richieste fatte con mod. *F*-19, devono essere comunicate al Magazzino mediante mod. *F*-151; se invece sono tali da variare notevolmente gli assegni annui primitivi, saranno ricompilati i moduli relativi.

Modo di distribuzione delle materie di consumo, degli oggetti di cancelleria e degli stampati.

9° Meno che alle stazioni la distribuzione delle materie di consumo, degli oggetti di cancelleria e degli stampati occorrenti si fa dai Magazzini di propria iniziativa, con spedizione in servizio, *nel primo mese di ciascun quadrimestre,* e cioè in *luglio, novembre e marzo.*

Si fa eccezione per il petrolio e per l'olio per illuminazione, le cui spedizioni saranno fatte mensilmente, e semestralmente in *dicembre e giugno* per l'olio per ungimento, con le modalità di cui alle seguenti lettere *B* e *C*.

La distribuzione alle stazioni:

a) delle *materie di consumo* si effettua da appositi incaricati dei Magazzini a mezzo di treni merci, aventi sufficiente fermata nelle Stazioni, e da scegliere di accordo fra il Servizio VI e le Divisioni del Movimento e Traffico.

Essa ha luogo nel mese di:

giugno, pel quadrimestre luglio-ottobre;
ottobre, » novembre-febbraio;
febbraio, » marzo-giugno.

L'Agente della Stazione incaricato di ricevere in consegna le materie di consumo, ha l'obbligo di rilasciarne ricevuta agli incaricati dei Magazzini sull'apposita distinta.

b) del petrolio e dell'olio per illuminazione si effettua mensilmente d'iniziativa dei Magazzini in relazione ai bisogni di ciascun mese, secondo l'assegno stabilito dagli Uffici competenti, con riguardo al maggior consumo che si verifica nel periodo invernale, che va dall'ottobre al Marzo.

Pei mesi, invece, di dicembre e giugno i Magazzini devono attendere la richiesta coll'apposito Mod. *F*-152 della quantità da somministrare, potendo per effetto di rimanenza occorrere una quantità minore di quella assegnata.

Le richieste Mod. *F*-152, devono pervenire ai Magazzini pel tramite normale non più tardi del 15 novembre e del 15 maggio.

c) *dell'olio per ungimento* si effettua metà in dicembre e metà in giugno, salvo che, per ragioni locali, sia diversamente disposto con apposita annotazione sui moduli degli assegni

I Magazzini devono effettuare la fornitura nel mese di giugno di loro iniziativa, e per quella di dicembre attendere, invece, che sia fatta domanda con apposito Mod. *F*-152 da pervenire non più tardi del 15 novembre pel medesimo motivo di cui alla precedente lettera *B*.

I moduli *F*-152 devono essere trasmessi quando anche la fornitura non subisca variazioni. In tal caso devono recare solo l'indicazione « conforme all'assegno ».

d) *degli oggetti di cancelleria e stampati*, la distribuzione

si effettua, invece, con spedizioni in servizio e di massima nei mesi seguenti:

maggio e giugno, pel quadrimestre luglio-ottobre;
settembre e ottobre, pel quadrimestre novembre-febbraio;
gennaio-febbraio, pel quadrimestre marzo-giugno.

Somministrazioni nelle località in cui hanno sede i Magazzini.

10° La distribuzione delle materie ed oggetti di consumo, di cancelleria e degli stampati ai Servizi Centrali ed Uffici situati nelle località in cui hanno sede i Magazzini, sarà fatta di regola a cura del Magazzino a mezzo dei propri agenti; mentre le stazioni, le officine, i depositi, ecc. ad avviso del Magazzino provvederanno con mezzi propri al ritiro di quanto loro compete.

Recipienti vuoti.

11° Le bombole e gli altri recipienti vuoti occorrenti per l'invio agli uffici, alle stazioni, ecc., del petrolio, e degli olii per illuminazione, devono essere spediti ai competenti Magazzini, non più tardi del giorno 15 di ogni mese.

Sarà posta ogni cura che le bombole e gli altri recipienti abbiano la targhetta con l'indicazione dell'Ufficio della stazione, ecc.

Si deve poi provvedere affinchè siano senza indugio restituite ai Magazzini le casse, le ceste, i cestini, e gli altri imballaggi.

Differenze fra le quantità assegnate e quelle consegnate o spedite.

12° I Magazzini all'atto della distribuzione delle materie e oggetti portati in assegno, devono segnalare ai Servizi Centrali, uffici, stazioni, ecc. le differenza in meno, in confronto agli assegni stessi, di quelle materie per le quali si riservassero di completare poi la somministrazione.

Qualora questa avesse a ritardare, sarà provveduto a cura degli interessati alle opportune sollecitazioni ed eventualmente a provocare l'intervento degli Uffici Superiori.

Addebiti.

13° I Magazzini devono fare gli addebiti delle materie e degli oggetti somministrati (compresi quelli richiesti con buoni *F.* 19) entro il quadrimestre a cui si riferiscono gli assegni, e mediante appositi riepiloghi, i quali saranno controllati dai competenti Uffici in base agli elenchi degli assegni ed alle eventuali richieste *F.* 19 suppletive.

Sorveglianza per la buona utilizzazione delle materie di consumo di cancelleria e degli stampati.

14° I Capi degli uffici, delle stazioni, dei depositi, ecc., e gli Ispettori di Riparto nei loro viaggi di ispezione devono invigilare che le materie di consumo e gli stampati siano convenientemente utilizzati.

La distribuzione della cancelleria deve farsi a cura e sotto la responsabilità dei capi immediati, in relazione all'ordinario consumo ed al genere di lavori assegnati a ciascun agente.

Verifiche alle rimanenze.

15° Almeno una volta all'anno i Capi dei Servizi Centrali e delle Divisioni Compartimentali disporranno perchè siano eseguite apposite verifiche presso gli Uffici, le stazioni, ecc., per accertare le rimanenze delle materie e degli oggetti di consumo, della cancelleria e degli stampati.

Tali verifiche devono formare oggetto di verbale.

Le eventuali eccedenze sui bisogni cui le rimanenze devono ancora soddisfare, saranno eliminate col ridurre le somministrazioni successive, e, se del caso, se ne terrà conto per apportare poi agli assegni annui analoghe variazioni.

Cambio di titolare nelle stazioni, nei depositi, ecc.

16° Quando si cambia il titolare di una stazione, di un Deposito, ecc., il funzionario incaricato di assistere alla consegna deve controllare se le materie, gli oggetti di consumo, la cancelleria e gli stampati in rimanenza siano sufficienti per il tempo che deve ancora trascorrere fino alla nuova fornitura.

Qualora risultassero delle deficienze, il titolare cessante è tenuto a risponderne.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

ALLEGATO **A.**

Oggetti da richiedersi solo quando se ne presenti la necessità.

(Vedi punto 2 dell'Ordine di Servizio)

** **Bracieri** di terra cotta.

Calzatoie di legno.

Campane di ghisa senza mensola per segnali ai treni.

Cartuccie per carabine.

Cassette di latta per spazzatura.

** **Ceste** di vimini per legna.

** **Cestini** di vimini per carta.

Ciotole di cristallo pei lumi ad olio delle carrozze.

Ciotole di cristallo pei lumi a gas delle carrozze.

** **Ciotole** di legno per numerario.

Drappi per bandiere.

Elettrodi di. . . . . per pile tipo . . . . .

Forbici da lampisti.

Corda per assicurare legname sui carri.

Corda per pozzi.

Globi di cristallo per lumi.

Guancialetti per bolli.

Lumi di latta per fanali e lanterne.

** **Metri** di legno a n. stecche.

Parafumo.

Pennelli per disinfezione carri.

Pennelli per colla e pasta.

Petardi.

Pile complete tipo . . . . .

» a secco.

Riverberi (ventole o campane) di porcellana o vetro porcellanato.

Rulli per muovere pesi.

Sacchetti per incassi.

Serrafili di ottone per pila tipo . . .

** **Spazzole** da panni.

» tonde di crine per fumaiuoli dei cappelli e dei fanali.

Spazzole di radica con manico per lavatura dei carri.

Stanghe di legno per fermar carri.

Stoini per pavimenti.

Torce a vento.

Trappole da topi.

Vasi di latta per gomma e pasta.

» porosi per pile tipo . . .

AVVERTENZE — Le richieste devono farsi con mod. F 19 ai Magazzini Approvv. Gli oggetti contrassegnati da due asterichi devono essere richiesti con mod. F 19 preferibilmente nel 1° quadrimestre di ciascun anno, ed in ogni modo in relazione al disposto del punto 4°.

ALLEGATO B.

Oggetti di cancelleria che vengono distribuiti dai Magazzini stampe.

(Vedi punto 3° dell'Ordine di Servizio)

	DENOMINAZIONE		Unità
	Agende (grandi e piccole)		Numero
**	**Asciugacarte** a forma di barca		»
	Blocchi per note piccoli non intestati		»
	» » grandi »		»
	» » *con intestazione* (vedasi Rubrica moduli Serie S)		»
**	**Boccette** di vetro con tappo smerigliato per cloro		»
*	» per colla liquida con capsula		»
	Bullettini di carta per orologi controllori		»
**	**Calamai** di cristallo comune		»
	Calendari	a tabella fini	»
		» comuni	»
		a sfogliare fini	»
		» comuni	»
		olandesi	»
	Carta per calcare per telegrafo a fogli		»
	» gialla per gruppi a fogli da cm. 46×67		»
	» per gruppi da cm. 73×51		»
	» per involgere a fogli da cm. 100×80		»
	» lucida per disegno a rotoli di m. 20×		»
	» a mano per disegno a rotoli da m. 10×1,65		»
	» » a fogli da cm. 32×44		»
	» » » » 40×54		»

Avvertenze — Gli oggetti contrassegnati da un asterisco si accordano solo per uso d'ufficio e devono essere aggiunti alle materie in assegno sul mod. F. 147; quelli contrassegnati da due asterischi devono essere richiesti con mod. F. 19, preferibilmente nel 1° quadrimestre di ciascun anno.

	DENOMINAZIONE	Unità
	Carta a mano per disegno a fogli da cm. 102×70 . . .	Numero
	» millimetrata a rotoli da m. 10×0,75.	»
	» non rigata protocollo a fogli	»
	» rigata protocollo a fogli.	»
	» non rigata protocollo *con intestazione* a fogli. . .	»
	» rigata protocollo *con intestazione* a fogli	»
	» non rigata per circolari *con intestazione* a fogli . .	»
	» » » » ½ fogli .	»
	» non rigata 36×47 (Stato) a fogli.	»
	» rigata 36×47 (Stato) a fogli	»
	» » uso carta da bollo a fogli	»
	» perlina a fogli da cm. 31×42.	»
	» a quadretti a fogli da cm. 31×42	»
	» » » » 38×52	»
	» » » » 48×66	»
*	» non rigata a fogli 74×54	»
*	» rigata a fogli 74×54	»
*	» a quadretti da cm. 1 speciale a fogli.	»
	» sugante a fogli	»
	» velina per copia lettere a fogli da cm. 24×31 . .	»
	» » » » » » 26×38 . .	»
	» » » » » » 31×48 . .	»
	» » » » » » 38×52 . .	»
	» » » » » » 41×62 . .	»
*	» autografica a fogli da cm. 44×56	»
*	» per autocopista a rotoli del N. 2	»
*	» » » » 3	»
*	» » » » 4	»

DENOMINAZIONE	Unità
* **Carta** per autocopista a rotoli del N. 6	Numero
* » » » » 7	»
* » » » » 8	»
» carbonata nera per macchine da scrivere a fogli. .	»
» carbonata turchina per macchine da scrivere a fogli .	»
» » violetta » » » . .	»
» » copiativa violetta per macchine da scrivere a fogli.	»
» per copie multiple per macchina per scrivere a fogli 21×31.	»
» » » » » 31×42 . .	»
» cerata (stencil) per mimeografo per macchine da scrivere a fogli	»
» per mimeografo a quadretti grandi a fogli . . .	»
» » » mezzani » . . .	»
» » » piccoli » . . .	»
» » non rigata a fogli	»
» » rigata uso carta da bollo a fogli . .	»
» per corrispondenza ufficiale a mezzo foglio. . . .	»
» » » a foglio	»
» » » a 1/4 di foglio	»
» quartina	»
» *per minute* (vedasi Rubrica moduli Serie S) . . .	»
» *fincata* » » » . . .	»
** **Cartelle** di tela cerata per scrittoio da cm. 33×48 (1) . .	»
** » » » » » 39×59 (1) . .	»
* » per capi conduttori	»
» per ordini di servizio e bollettini cm. 6×18×23 (2)	»
» per circolari 6×21×31	»
» per atti - dorso cm.	»
» per dichiarazioni doganali	»

(1) Possono essere concesse agli Agenti dei primi otto gradi.
(2) Con fili o con strisce di carta.

DENOMINAZIONE	Unità
* **Cartoncini** bristol bianchi da cm. 50×67	Numero
* » bristol bianchi e caffè cm. 60×80	»
» impermeabili per copia lettere da cm. 31×24 .	»
» » » » » 32×42 .	»
» suganti da cm. 49×69.	»
* » cerati speciali per macchine per scrivere . . .	»
** **Cassette** di cartone per oggetti di cancelleria	»
* **Centrini** di talco per disegnatori	»
Ceralacca ordinaria	Cg.
» fine	»
» citrina per gruppi	»
** **Ciotole** nere per calamai	Numero
** » per spilli d'appuntare	»
Colla liquida in boccette.	»
» » in bottiglie da grammi 500	»
* **Copertine** in carta e tela con filo interno	»
Copialettere di carta velina di cm. 21×31 senza rubrica . .	»
» » » con rubrica . .	»
» » » » 31×42 senza rubrica . .	»
* **Cordoncino** colorato (V. rete colorato)	»
* **Cotone** bianco da cucire in gomitoli	»
** **Doppi decimetri** di bosso	»
Falsarighe	»
Fermacarte di filo	»
» a forcella	»
» ad angolo	»
** » di ghisa (Vedi Pressacarte)	»
Fermagli (fermacarte) in scatole	»

DENOMINAZIONE	Unità
** **Forbici** da scrittoio	Numero
Gomma bianca per cassare in panetti	»
» per cassare in forma di lapis	»
» per cassare scrittura a macchina	»
» per disegnatori.	»
Gomma in fogli per copia lettere da cm. 24×31	»
» » » 31×42	»
Inchiostro violetto per bolli di gomma in boccette . . .	»
» rosso » » » . . .	»
» oleoso turchino per bolli di metallo in boccette .	»
» » rosso per bolli di metallo in boccette . .	»
» » nero » » » . .	»
» rosso per transiti	»
» della China in boccette.	»
» » in panetti	»
» da scrivere nero fisso	Chilog.
» » nero copiativo.	»
» » rosso in boccette	Numero
» » verde »	»
» » turchino »	»
» » per velocigrafico violetto in boccette .	»
» » » nero » .	»
» » » rosso » .	»
» » per autocopista nero in boccette . .	»
» per stampa per autocopista nero in tubetti . .	»
» per mimeografo turchino » . .	»
» » » nero » . .	»
Lapis rossi	»

	DENOMINAZIONE	Unità
	Lapis turchini	Numero
	» bicolori comuni	»
*	» » fini	»
	» copiativi	»
	» neri comuni del N......	»
	» » fini del N......	»
	Libretti da campagna — V. Taccuini	»
	Libri copialettere — V. copialettere.	»
	Manichi di legno per penne — V. Portapenne.	»
*	**Matite** nere per lapis meccanici in astucci.	»
*	» rosse » » »	»
*	» turchine » » »	»
*	» rosse per legname	»
*	» turchine »	»
	Mostre di carta per orologi controllori	»
*	**Nastro** di tela grezza alto mm. 15	Metri
	» vegetale per gruppi valori (a rocchetti)	Numero
	» colorato in gomitoli — V. Refe colorato	»
	Nastri per macchine per scrivere copiativi, non copiativi, poligrafici sistema	»
	Pasta per velocigrafo	Cg.
	Penne metalliche	Numero
	» » da rond	»
	» » da disegnatori	»
*	**Pennelli** in asta per stampini	»
	» per colla liquida	»
*	» di vaio in asta per disegnatori a una punta del N.	»
*	**Pennelli** di vaio in asta per disegnatori a due punte del N..	»
*	» di martora a una penna per disegnatori	»

DENOMINAZIONE	Unità
Piastrine ad angolo — V. Ferma carte.	Numero
* **Piattini** di porcellana per disegnatori — cm. 5-6-6 ½ e 7 .	Cg.
* » » a scodella per disegnatori	»
Portapenne.	»
» da disegnatori	»
Punte a forcella — V. Ferma carte.	Numero
Pressacarte di ghisa	»
Puntine per disegnatori del N..	»
** **Quadrelli** di legno comuni per rigare grandi, mezzani. e picc.	»
Refe colorato in gomitoli	»
Registri in bianco legati in tela di carte 100 da cm. 22×32	»
» » » » » 100 » 28×39	»
Repertori (Rubriche) legati in carta e tela di carte 40 . .	»
» » » » » » 100 . .	»
** **Righe** di legno comune piatte (per disegnatori)	»
Rubriche — V. Repertori	»
* **Salvapunte** per lapis	»
** **Seta** perforante per macchine per scrivere a fogli . . .	»
Spazzolini per macchine per scrivere	»
Spilli per appuntare di mm.	Cg.
* **Taccuini** a libro piccoli da cen. 9½ × 14½	Numero
* » ad album mezzani	»
* » » grandi	»
Tela lucida per disegnatori a rotoli da m. 20×	»
** **Temperini** con spatola	»
* **Tinte** di color . . . . in panetti per disegnatori . . .	»
** **Vasetti** di porcellana bagna dita per spugna	»
Vernice speciale per mimeografo in boccette	»

N. B. Siccome i Magazzini stampe hanno scorta solamente degli oggetti indicati nel presente elenco, le richieste F 19 di oggetti non inclusi nel medesimo, dovranno essere inoltrate pel visto al Superiore Servizio Centrale, il quale, se del caso, farà pratiche col servizio VI pei provvedimenti di acquisto.

ALLEGATO C.

Materie ed oggetti che non devono essere provveduti dai magazzini alle stazioni e pei quali viene stabilito un assegno in denaro

(Vedi punto 5 dell'Ordine di Servizio)

Consumo	Cancelleria
Aghi per cucire.	Gomma per cassare.
» imballatori.	Inchiostro nero comune.
Bicchieri.	» » copiativo.
Bocce per acqua.	» » rosso comune.
Bullette di Francia.	Lapis neri.
Candele steariche.	» colorati.
Chiodi di ferro nostrali.	Portapenne.
Fiammiferi.	Penne metalliche.
Gomma arabica.	Quadrelli di legno per rigare.
Manichi di legno per picconi, badili etc.	Refe in genere.
Sapone fino in panetti.	Spilli da appuntare.
Spago comune	Taccuini per appunti.
Stoppino filato.	
Tegami di terra cotta.	
Ventole di carta per lumi.	

Ordine di Servizio N. 222.

(SERVIZIO VIII)

Servizio diretto viaggiatori e bagagli coll' « Engadina »

In seguito all'apertura all'esercizio dei nuovi tronchi ferroviari *Tirano-Poschiavo* e *Pontresina-St. Moritz* si sono presi accordi colle relative Amministrazioni e colle Poste Svizzere per continuare il servizio diretto estivo per viaggiatori e bagagli coll'*Engadina*, il quale resta riordinato come segue:

VIAGGIATORI.

Per il servizio dei viaggiatori si distribuiscono:

Biglietti diretti di corsa semplice (quadro *A*) da *Milano* per *Maloja Kursaal* e da *Milano* per *St. Moritz* o *Samaden*;

Biglietti circolari per il viaggio 15 (quadro *B*) della serie con percorrenza mista in ferrovia e sui laghi.

BIGLIETTI DIRETTI. — I biglietti diretti sono a foglietto e danno facoltà di percorrere, a scelta del viaggiatore, una od altra delle tre vie seguenti:

1. Como-Colico (lago)-Chiavenna.
2. Como-Varenna (lago)-Perledo Varenna-Chiavenna.
3. Lecco-Colico-Chiavenna.

e comprendono:

a) un tagliando da staccarsi e ritirarsi dalla stazione di Como;

b) due tagliandi per il trasporto in *omnibus* fra la stazione e lo scalo dei piroscafi a Como ed a Varenna (od a Colico):

c) un tagliando afferente alla percorrenza lacuale da ritirarsi dagli Agenti della *Lariana*;

d) un tagliando da staccarsi dalla stazione di Perledo-Varenna (o di Colico);

e) un tagliando per l'ufficio delle Poste Svizzere, dal quale viene ritirato contro rilascio di un biglietto apposito per il percorso in diligenza.

Per il regolare ritiro di detti tagliandi è sui medesimi stampato in carattere marcato un numero progressivo.

I tagliandi di cui sub *a*), *b*), *c*) e *d*) vengono ritirati solamente qualora il viaggiatore segua una delle vie miste ferroviarie-lacuali, mentre, se viene percorsa la via esclusivamente ferroviaria Lecco-Colico, non hanno valore e restano annessi al biglietto.

I tagliandi di cui sub *a*) e *d*) ritirati a Como, a Varenna od a Colico debbono da quelle stazioni essere giornalmente inviati alla Divisione Controllo Prodotti in piego a parte e con accenno al presente Ordine di Servizio.

Biglietti circolari. — I biglietti circolari sono in forma di libretto a tagliandi, conformi a tutti gli altri della serie con percorrenza mista in ferrovia e sui laghi.

Sul percorso Tirano-Poschiavo i biglietti di 1ª classe valgono per la 2ª classe e quelli di 2ª per la 3ª classe.

Disposizioni comuni. — Tanto i biglietti diretti quanto quelli circolari si distribuiscono soltanto nel periodo estivo dal 15 giugno al 15 settembre. Essi sono dei colori in uso pei servizi internazionali: *giallo* per la 1ª classe e *verde* per la 2ª classe; però per eccezione, e fino a ristampa, i vecchi biglietti di corsa semplice sono di color *verde* per la 1ª classe e *bianchi* per la 2ª classe.

I biglietti di 2ª classe per la percorrenza ferroviaria valgono per la 1ª classe sui piroscafi, e quelli della 3ª classe ferroviaria valgono sui piroscafi per la 2ª classe.

Sulle diligenze i biglietti di qualsiasi classe danno diritto soltanto a « posti interni » ed il viaggiatore che desidera di occupare un posto di « coupè » o di « banchetta » deve pagare una speciale sopratassa agli uffici delle diligenze.

Per il servizio diretto coll'Engadina non vengono distribuiti biglietti a tariffa ridotta per il trasporto dei ragazzi.

BAGAGLI.

I biglietti diretti e circolari per l'Engadina non danno diritto a franchigia di bagaglio; quindi — eccettuato quello a mano e purchè nei limiti di peso e dimensione stabiliti dai regolamenti in vigore — tutto il bagaglio deve essere registrato e tassato.

Sulle diligenze delle Poste Svizzere il limite di peso del bagaglio a mano è stabilito in 10 chilogrammi; se sorpassa tale peso viene registrato e tassato per il peso complessivo.

La registrazione diretta si effettua da Milano per le diverse località delle Poste Svizzere per le quali si distribuiscono i biglietti e per le diverse vie per le quali i biglietti stessi sono validi, con applicazione delle tasse indicate nell'allegato *quadro C.*

E' pure ammessa la registrazione diretta da Milano per Pontresina, Samaden, o St. Moritz per la via di Colico-Sondrio-Tirano compresa nell'itinerario del biglietto circolare N. 15.

Per le registrazioni dirette serve il *foglio di via* in uso per i vari servizi internazionali. La stazione di Milano Centrale deve provvedersi delle etichette bagaglio da incollarsi sui colli, nonchè dei listini corrispondenti in uso per i servizi internazionali e da applicarsi sulle sezioni del foglio di via.

Le etichette ed i listini sono distinti per mezzo del colore della carta e di apposita numerazione, secondo la destinazione e l'itinerario cui si riferiscono. Le etichette ed i listini intestati « Engadina » (St. Moritz, Samaden, Pontresina), debbono, all'atto della registrazione, essere rettificati con tratti di penna, in modo che delle nominate tre località vi appaia quella sola per la quale la registrazione viene richiesta.

L'Ordine di servizio N. 62-1907 resta abrogato.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

QUADRO A.

Biglietti diretti di corsa semplice

per Maloja Kursaal e per l'Engadina, (St. Moritz o Samaden)

Da	VIA	a MALOJA Kursaal			all'ENGADINA (St. Moritz o Samaden)		
		PREZZI (*) oltre il bollo					
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
MILANO C.le (1) (Stazione, Agenzia G. V. E. ed Alberghi)	Como–Colico / lago – Chiavenna, o Como–Varenna / lago – Colico–Chiavenna. o Lecco–Colico / ferrovia – Chiavenna.	23.40	20.15	16.05	28.95	25.70	21.60

I biglietti hanno la validità di 8 giorni; danno diritto a tre fermate facoltative sulla percorrenza ferroviaria ed in uno degli scali del lago di Como. I viaggiatori debbono dichiarare in partenza a quale stazione (di fermata o di destinazione) intendono di recarsi affinchè, e per quanto riguarda le sole percorrenze ferroviarie e lacuali, il biglietto venga bollato e vidimato per la località prescelta. La stessa prescrizione deve osservarsi ad ogni ripresa del viaggio.

(*) Quote estere da esigersi in valuta metallica indistintamente per le tre classi { biglietti per Maloja Kursaal . . . . . F. 8.10 ; » per l'Engadina . . . . » 13.65 }

(1) Non si distribuiscono biglietti corrispondenti dall'Engadina.

QUADRO B.

Biglietto circolare per l' Engadina.

Numero del viaggio	ITINERARIO	Validità — giorni	Prezzo dei biglietti (oltre il bollo) (*) 1ª classe	2ª classe
15	Milano-Lecco-Bellano-Colico-Sondrio-Poschiavo-Pontresina-St. Moritz (o Samaden)-Maloja-Chiavenna-Colico (o Perledo Varenna)-Colico (o Varenna)-Como / lago, Como-Milano o viceversa	30	56, 75	46, 00

I biglietti per questo viaggio sono in vendita presso la stazione di Milano Centrale e l'Agenzia Internazionale di viaggi in Milano G. V. E., nonchè presso le stazioni di Bellano, Chiavenna, Colico, Como, Lecco e Sondrio.

Per la distribuzione e l'uso di questi biglietti valgono le norme e condizioni in vigore pei viaggi circolari italiani, salvo la disposizione riguardante la proroga della validità, la quale per i biglietti stessi non è ammessa in alcun caso.

(*) Quote estere da esigersi in valuta metallica per i detti biglietti:

1ª Classe Fr. 29.40 — 2ª Classe Fr. 25.70.

QUADRO C.

Tasse da applicarsi alle spedizioni di bagaglio per l' *Engadina.*

PESO	da MILANO CENTRALE a — St. Moritz o Samaden — Via Como-Lago-Colico-Chiavenna			Via Como-Lago-Varenna-Colico-Chiavenna			Via Lecco-Colico-Chiavenna			Via Lecco-Colico (*) Sondrio-Tirano			Pontresina — Via Lecco-Colico (*) Sondrio-Tirano			Maloja Kursaal — Via Como-Lago-Colico-Chiavenna			Via Como-Lago-Varenna-Colico-Chiavenna			Via Lecco-Colico-Chiavenna		
	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	TOTALE	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	TOTALE	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	TOTALE	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	TOTALE	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	TOTALE	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	TOTALE	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	TOTALE	Percorrenza italiana	Percorrenza svizzera	TOTALE
Fino a 10 Kg.	1.85	1.50	3.35	1.85	1.50	3.35	1.85	1.50	3.35	—	—	—	—	—	—	1.85	1.20	3.05	1.85	1.20	3.05	1.85	1.20	3.05
da 11 a 20 .	2.00	1.50	3.50	2.00	1.50	3.50	2.00	1.50	3.50	—	—	—	—	—	—	2.00	1.20	3.20	2.00	1.20	3.20	2.00	1.20	3.20
» 21 » 30 .	2.20	2.25	4.45	2.20	2.25	4.45	2.25	2.25	4.50	—	—	—	—	—	—	2.20	1.80	4.00	2.20	1.80	4.00	2.25	1.80	4.05
» 31 » 40 .	2.70	3.00	5.70	2.70	3.00	5.70	2.75	3.00	5.75	—	—	—	—	—	—	2.70	2.40	5.10	2.70	2.40	5.10	2.75	2.40	5.15
» 41 » 50 .	3.25	3.75	7.00	3.25	3.75	7.00	3.30	3.75	7.05	—	—	—	—	—	—	3.25	3.00	6.25	3.25	3.00	6.25	3.30	3.00	6.30
» 51 » 60 .	3.95	4.50	8.45	3.95	4.50	8.45	4.00	4.50	8.50	—	—	—	—	—	—	3.95	3.60	7.55	3.95	3.60	7.55	4.00	3.60	7.60
» 61 » 70 .	4.60	5.25	9.85	4.65	5.25	9.90	4.65	5.25	9.90	—	—	—	—	—	—	4.60	4.20	8.80	4.65	4.20	8.85	4.65	4.20	8.85
» 71 » 80 .	5.20	6.00	11.20	5.20	6.00	11.20	5.20	6.00	11.20	—	—	—	—	—	—	5.20	4.80	10.00	5.20	4.80	10.00	5.20	4.80	10.00
» 81 » 90 .	5.90	6.75	12.65	5.90	6.75	12.65	5.90	6.75	12.65	—	—	—	—	—	—	5.90	5.40	11.30	5.90	5.40	11.30	5.90	5.40	11.30
» 91 » 100.	6.45	7.50	13.95	6.45	7.50	13.95	6.50	7.50	14.00	—	—	—	—	—	—	6.45	6.00	12.45	6.45	6.00	12.45	6.50	6.00	12.50
Prezzi per tonnellata applicabili di 10 in 10 chilogrammi. .	63.85	75.00	138.85	64.07	75.00	139.07	64.36	75.00	39.36	—	—	—	—	—	—	63.85	60.00	123.85	64.07	60.00	121.07	64.36	60.00	121.36

La quota afferente alla percorrenza svizzera deve essere riscossa in valuta metallica.

(*) La registrazione per questo itinerario è ammessa soltanto per il bagaglio dei viaggiatori muniti di biglietto per il Viaggio circolare 15. Le relative tasse verranno indicate con altro Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 223.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.
(Vedi Ordine di Servizio N. 215-1908).

Col 3 agosto 1908 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vino comune guasto ed uva pigiata, ecc.* in partenza dalle stazioni delle linee meridionali indicate nella tariffa stessa ed in destinazione della stazione di *Susegana.*

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa eccezionale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna l'indicazione della nominata stazione di *Susegana.*

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 224.

(SERVIZIO VIII)

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.
(Vedi Ordine di Servizio N. 14-1908).

La Società cooperativa di consumo, costituitasi fra gli agenti ed operai ferroviari residenti a *Pontremoli*, è stata ammessa a fruire della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite dal Regolamento di cui l'Ordine di Servizio N. 25-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea).

La predetta Società dovrà, pertanto, essere inscritta nell'elenco allegato *A* del Regolamento medesimo.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 225.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-austro-ungarico

(Ordine di Servizio N. 138-1908).

Col 1° agosto 1908 è entrato in vigore un 5° supplemento alla tariffa diretta italo-austro-ungarica. Oltre a poche varianti ed aggiunte, relative alla percorrenza italiana ed estera, già attivate in via di istruzione dopo la pubblicazione del precedente 4° supplemento, esso comprende esclusivamente modificazioni ed aggiunte concernenti le percorrenze austro-ungariche.

Questo supplemento sarà, come di consueto, distribuito a cura della Divisione Controllo Prodotti di Firenze alle stazioni ed uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 10 per ciascun esemplare.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 226.

(SERVIZIO VIII)

Servizi internazionali.

(Ordini di Servizio N. 206 e 212-1908)

Con riferimento all'ordine di Servizio N. 206-1908, relativo alle modificazioni apportate nella tariffe interna italiana in dipendenza della legge sul riposo festivo, si avverte che le dette disposizioni devono considerarsi valevoli anche pei trasporti eseguiti in servizio internazionale, sia in base alle tariffe interne, sia in base alle tariffe dirette.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 227.

(SERVIZIO I)

Costituzione delle due Sezioni distaccate di Movimento e Traffico di Milano e di quella di Piacenza.

(Vedi Ordine Generale N. 12-1908).

Con riferimento alle disposizioni transitorie dell'Ordine Generale 12-1908, dal 6 agosto 1908 saranno costituite le due Sezioni distaccate di Movimento e Traffico di Milano e funzioneranno a norma dell'Ordine Generale stesso.

Dal giorno 16 agosto poi sarà costituita la Sezione distaccata di Piacenza, la quale però provvisoriamente in attesa dell'allestimento dei locali nella propria Sede da quella data e fino al 1° novembre 1908 funzionerà da Milano.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 228.

(SERVIZIO VII)

Uso carri di grossa portata. — Trattamento dei carri scoperti senza sponde, Serie POz (Serie O ex-R. A. e PPPf, NNNo ex R. M.) aventi portata superiore alle 20 tonnellate.

In considerazione della notevole quantità di carri POz di portata superiore alle 20 tonnellate in corso di consegna all'esercizio, non è più necessario di assegnare ai medesimi una residenza fissa.

Pertanto, all'intento di utilizzare nel miglior modo possibile tale materiale, si trova conveniente trattare tanto i nuovi carri POz quanto i carri O (ex R. A.) PPPf e NNNo (ex R. M.), della portata superiore alle 20 tonnellate, alla stregua dei carri ordinari, cioè di non assoggettarli al pagamento di tasse per percorso a vuoto.

Restano perciò abrogati, per la parte riguardante le dette tasse di percorso a vuoto, l'Ordine di Servizio N. 42-1900 ex R. A., e l'Istruzione N. 85-1896 ex R. M., nonchè ogni altra disposizione contraria alla presente.

Per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 229.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Svizzero

(Vedi Ordine di Servizio n. 180-1908).

Col 1° agosto 1908 vanno introdotte nella nomenclatura e classificazione della tariffa diretta Italo-Svizzera (pag. 129) le seguenti modificazioni:

a) Voce « 2233 2085 *Solfuro* di sodio ».

Rettificare la classificazione italiana come appresso: | 7 5 11 — — |

b) Aggiungere le seguenti nuove voci:

2232 *a*	2082 *a*	**Solfuro** di potassio . .	7	5	11	—	—	1	AB	—
2233 *a*	1583 *a*	— idrato di soda (solfidrato di sodio).	7	5	11	—	—	2	II	—

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 146.

(SERVIZIO X)

Addebiti per avarie riscontrate durante il periodo di garanzia ai rotabili ed alle caldaie riparati presso l'industria privata

(Vedi Circolari N. 60 e 115 del Servizio X del 4 Aprile e 13 Giugno 1908)

A termini dei relativi contratti in vigore, i rotabili (locomotive, tender e veicoli) e le caldaie sciolte che vengono riparati dall'industria privata, sono sottoposti ad un periodo di garanzia durante il quale ogni difetto od avaria che vi si manifestasse per fatto di cattiva lavorazione o di cattivo materiale

impiegato nella riparazione. è a carico della Ditta che ha riparato il rotabile o la caldaia.

Premesso che la scadenza del periodo di garanzia risulta da speciali contrassegni prescritti dalla Circolare N. 60-1908, (Bollettino N. 14) per i veicoli, e dalla Circolare N. 115-1908, (Bollettino N. 24) per le locomotive, i tender e le caldaie, si stabilisce quanto segue allo scopo di addivenire agli addebiti di cui si tratta:

1) - Ogni qualvolta vien rilevato ad un rotabile (locomotiva, tender, veicolo) o ad una caldaia durante il periodo di garanzia, un difetto od un'avaria che si ritenga imputabile alla Ditta che ne eseguì la riparazione, si dovrà compilare apposita perizia (Mod. *L*-378).

La perizia deve contenere l'indicazione precisa del rotabile o della caldaia avariata, il nome della Ditta che ne eseguì la riparazione, la spesa presunta per la riparazione, ripartita in spese per materiali, mano d'opera e generali, calcolate queste ultime in ragione del 10 % dell'importo dei materiali e del 100 % dell'importo della mano d'opera, ed infine tutte quelle indicazioni di dettaglio che servono a meglio spiegare la natura e l'importanza delle avarie e dei difetti riscontrati.

2) - Quando trattasi di locomotive, di tender, di automotrici e di caldaie applicate a dette locomotive od automotrici venendo i difetti o le avarie loro rilevati di regola presso i Depositi che le hanno in consegna, questi ne faranno immediata denuncia alla rispettiva Sezione o Riparto di Trazione, inviando la perizia di cui il precedente N. 1.

La Sezione o il Riparto di Trazione, ricevuta tale denuncia e verificato che le avarie descritte nella perizia sono — a suo avviso — realmente addebitabili alla Ditta, ne informerà subito, per lettera, quest'ultima e, dopo completata la perizia degli elementi che non avesse potuto indicare il Deposito, la trasmetterà tosto direttamente, in originale o in copia ma debitamente vistata dal titolare della Sezione o del Riparto, all'Ufficio Centrale di Contabilità del Materiale di Firenze.

Nel caso che la locomotiva, a cui si riscontrassero avarie o difetti imputabili alla Ditta dovesse essere mandata in officina prima della scadenza della garanzia, sul Mod. *L*-8 o *L*-9 dovrà essere fatto cenno della perizia già emessa.

Se le avarie o i difetti vengono rilevati in una officina sia dell'Amministrazione che privata, ove la locomotiva o la caldaia sia stata introdotta per la riparazione e la perizia non figurasse sul Mod. *L*-8 come già emessa dalla Trazione, l'invio della perizia all'Ufficio Centrale di Contabilità e gli avvisi alla Ditta responsabile saranno fatti a cura dell'officina stessa o, rispettivamente, dall'Agente dell'Amministrazione incaricato della sorveglianza presso l'officina privata.

3) - Quando trattasi di veicoli saranno da osservarsi le seguenti norme:

I verificatori che etichettano i veicoli nel periodo di garanzia per guasti o difetti ritenuti addebitabili alla Ditta che ne eseguì la riparazione, dovranno avvisare subito il Capo Stazione a mezzo dei soliti tagliandi annessi alle etichette, se applicano le etichette Mod. *L*-57*a* (azzurra) e Mod. *L*-57*b* (arancione), affinchè provveda senza indugio all'inoltro del veicolo nell'Officina o nella Squadra Rialzo destinataria; se invece devonsi applicare le etichette *L*-57 (bianche) dovrà essere cura della stazione destinataria del veicolo inviarlo con precedenza sugli altri riparandi e sollecitamente alla Squadra o nell'officina della circoscrizione, evitando, possibilmente che il rotabile vada nei parchi di deposito o sia in altro modo utilizzato.

Le officine (sia dell'Amministrazione che private) e le squadre che ricevono per la riparazione tali veicoli, dopo aver constatato che i guasti o i difetti sono realmente addebitabili alla Ditta, compileranno la perizia nel modo indicato al punto 1).

Per i guasti o difetti di poca importanza o per i riscaldi, gli uni e gli altri semprechè imputabili alle Ditte ed ai quali provvedono i verificatori sui binari del movimento senza togliere i veicoli dalla circolazione, la perizia sarà compilata dai verificatori stessi. Se però questi o per mancanza di elementi o per altri motivi non sono in grado di compilarla, dovranno informarne il Capo immediato (Capo Deposito, Capo Tecnico, Capo Verificatore o Capo Stazione), il quale, se competente (Capo Deposito, Capo Tecnico e Capo verificatore), compilerà tosto la perizia, e, se non è competente, comunicherà alla Sezione o al Riparto di Trazione — per l'ulteriore seguito — la serie ed il numero del veicolo, le riparazioni eseguite ed il nome della Ditta a cui le riparazioni stesse devono essere addebitate.

Per parte delle Officine e delle Squadre Rialzo la perizia dovrà compilarsi anche quando i veicoli vi entrassero in riparazione dopo scaduto il periodo di garanzia, purchè risulti in modo ineccepibile dalle etichette esistenti sui longheroni (le quali, ad ogni buon fine, dovranno essere staccate ed allegate alla perizia) che i guasti addebitabili alla Ditta furono rilevati prima della scadenza della garanzia.

Per l'invio delle perizie all'Ufficio Centrale di Contabilità del materiale, valgono anche per i veicoli le stesse modalità indicate nel precedente articolo e cioè le Officine le invieranno direttamente al predetto Ufficio Centrale di Contabilità, le Squadre Rialzo e i verificatori le invieranno pel tramite della propria Sezione o Riparto di Trazione.

In quanto all'avviso da darsi alle Ditte, dovranno provvedervi le Officine e le Sezioni o Riparti di Trazione, ma solo quando l'ammontare delle perizie supera, presumbilmente, la somma di L. 5 per ogni carro e di L. 10 per ogni vettura o bagagliaio (materiali e mano d'opera compresi, ma escluse le spese generali).

4) - La comunicazione da farsi alle Ditte, tanto per le locomotive e caldaie sciolte, quanto per i veicoli, non implica di trattenere i rotabili e le caldaie fuori servizio in attesa di una eventuale visita da parte della Ditta medesima.

I veicoli dovranno essere riparati e rimessi subito in circolazione.

Per quanto riguarda le locomotive, i tender e le caldaie, la Sezione o il Riparto Trazione o il Deposito stesso devono senz'altro provvedere alla riparazione se questa è indispensabile per continuare il servizio; potranno invece rimettere i rotabili in servizio come si trovano se la riparazione può essere protratta. Però, in quest'ultimo caso, ad evitare che un'avaria o un difetto riscontrato da un Deposito o da questo denunciato, venga nuovamente denunciato da un altro Deposito o da un'officina a cui detta locomotiva sia stata ulteriormente assegnata in seguito a cambio di destinazione o per riparazione, il Deposito che per primo partecipò l'avaria, dovrà far cenno dell'emessa perizia sul Mod. *L*-15, che scorta la locomotiva stessa nel passaggio dall'uno all'altro deposito, o sul Mod *L*-8 od *L*-9, come si è già detto all'art. 2.

5) - Le spese realmente incontrate per la riparazione delle avarie imputabili alle Ditte saranno portate sui conti « Esercizio » non essendo necessario che siano contabilizzate in conti speciali, in quanto che gli addebiti alle Ditte saranno fatti a credito dell'Esercizio a cura dell'Ufficio Centrale di Contabilità del materiale unicamente in base alle perizie che gli vengono inviate dalle Officine e dalle Sezioni o Riparti di Trazione, senza riguardo al costo reale della ripazione eseguita.

6) - A tutte indistintamente le locomotive, automotrici, tender e caldaie sciolte riparate dall' industria privata si dovrà eseguire alla scadenza del periodo di garanzia, per cura dei Depositi presso cui essi si trovano o per cura delle Officine presso cui giacessero, una visita per constatare se detti rotabili presentano o no difetti od avarie imputabili alle Ditte che li hanno riparati. In caso affermativo si compileranno e si trasmetteranno le perizie colle modalità indicate, avvisando anche le Ditte; in caso negativo le perizie si trasmetteranno egualmente, scrivendovi sopra la seguente indicazione: « *Nessun difetto si è riscontrato addebitabile alla Ditta riparatrice* ». Anche in questo caso le perizie devono essere firmate e vistate dal Capo delle Officine o dal Capo della Sezione o Riparto di Trazione.

Per i veicoli non si prescrive alcuna visita alla scadenza del periodo di garanzia, nè di mandare alcuna informazione; però i verificatori, avendo occasione di visitare qualcuno dei veicoli riparati dall'industria privata che siano prossimi a scadere di garanzia, dovranno fare una visita assai accurata onde assicurarsi che realmente non esistano avarie imputabili alla Ditta.

7) - Qualunque difetto od avaria rilevata dopo trascorso il periodo di garanzia non è più ammesso per l' imputazione alla Ditta, ma al più potrà formare oggetto di notizia tecnica o di speciale informazione, allo scopo di accertare la responsabilità della mancata constatazione.

8) - Scaduto il periodo di garanzia, i contrassegni speciali, di cui le citate circolari n. 60 e 115, esistenti sui rotabili e sulle caldaie, dovranno essere cancellati alla prima occasione di riparazioni.

9) - L' Ufficio Centrale di Contabilità del Materiale in Fi-

renze dovrà sempre comunicare, per opportuna norma e per le necessarie verifiche, le perizie ricevute, tanto per i rotabili, (locomotive, automotrici, tender e veicoli) quanto per le caldaie, all'Ufficio incaricato della sorveglianza delle riparazioni presso la ditta responsabile, il quale ne darà tosto comunicazione alla Ditta medesima, ritirandone, se possibile, *il visto per l'accettazione* dell'addebito da parte della Ditta stessa e poi le restituirà al detto Ufficio Centrale di Contabilità colle sue osservazioni per l'addebito o meno alla Ditta medesima e colle motivazioni del rifiuto eventuale della Ditta ad accettare l'addebito e col parere proprio.

10) - Le presenti disposizioni non sono applicabili ai rotabili di nuova costruzione, per i quali restano ferme le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 65-1908 (*Boll.*, n. 10).

p. Il Direttore Generale
L. Alzona.

Circolare N. 147.

(SERVIZIO VIII).

Congresso internazionale di Educazione morale e sociale in Londra.

Pei viaggi in destinazione delle stazioni di transito internazionale e ritorno dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 15 al 24 settembre 1908;
Ritorno: dal 23 al 30 detto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 148.

(SERVIZIO VIII)

Il Congresso degli agricoltori italiani in Faenza e Rimini.

Per la circostanza del Congresso sopraindicato viene ammessa, d'accordo colle Ferrovie minori, colle quali esiste il servizio cumulativo dei trasporti dei viaggiatori in base alla concessione speciale 1ª, l'applicazione a favore dei Congressisti, dei ribassi portati dalla detta concessione, colla facoltà di usufruirne, oltre che per l'andata a Faenza ed a Rimini, per i viaggi di ritorno da Faenza o da Rimini, od altri, dopo l'apertura del Congresso.

A tale uopo, alla consueta richiesta prevista dalla Concessione speciale 1ª, fu sostituito un libretto, composto della copertina e di 8 scontrini a matrice, ognuno dei quali se utiliz-

zato sulle ferrovie predette, dà diritto di compiere il viaggio di corsa semplice a tariffa differenziale *B*.

Tale libretto vale anche per viaggiare sulle Ferrovie della Sardegna verso presentazione di separati scontrini.

Ogni libretto porta il timbro a secco dell'Amministrazione ferroviaria, e negli spazi della copertina, il nome e la firma del congressista, il bollo del Comitato, nonchè la firma del suo presidente ed il numero progressivo del libretto. La copertina ha pure uno spazio apposito pel timbro della stazione originaria di partenza, e lo spazio per la dichiarazione d'intervento al Congresso.

Per tale modo il libretto fa altresì le veci, per ogni congressista, della tessera personale di riconoscimento.

Gli 8 scontrini devono essere utilizzati in ordine progressivo: essi valgono per viaggiare nel periodo di tempo dal 20 agosto al 20 settembre 1908 incluso, però, gli scontrini N. 4 e seguenti, non potranno essere utilizzati che a partire dal 29 agosto e non saranno validi, se il libretto non porterà « nell'apposito spazio nell'interno della copertina » la certificazione dell'intervento al Congresso, firmata dal presidente del Congresso medesimo.

Lo scontrino N. 1 è riservato pei viaggi sulle ferrovie della Sardegna nonchè sulle linee della Sicilia.

Gli scontrini N. 2 e 3 valgono per tutti indistintamente i viaggi a Faenza o Rimini tanto dei congressisti partenti dal Continente, quanto di quelli in provenienza dalle Isole. Questi ultimi se ne varranno pel percorso ferroviario dal punto di sbarco a Faenza o Rimini.

Quando lo scontrino N. 1 non viene utilizzato nel modo sopradetto, sarà staccato dalla stazione che ritira lo scontrino N. 2 o quello N. 3, ed annullato.

Lo scontrino N. 2 sarà nello stesso modo annullato dalla stazione che ritira lo scontrino N. 3 nel caso di inutilizzazione, e per quest'ultima, nel caso medesimo, verrà analogamente provveduto, dalla stazione che ritira lo scontrino N. 4.

Gli scontrini successivi valgono per qualunque viaggio, compresi quelli da effettuarsi sulle ferrovie della Sardegna e della Sicilia per far ritorno alla stazione originaria di partenza.

All' inizio di ogni viaggio il Congressista deve presentare alla stazione di partenza lo scontrino regolarmente compilato

ancora unito al libretto: la stazione verificata la regolarità dello scontrino e della copertina, stacca lo scontrino stesso ed opera in tutto come per i viaggi degli impiegati dello Stato, muniti di libretto.

Coll'arrivo del viaggiatore alla stazione originaria di partenza, cessa la validità del libretto, quand'anche sianvi ancora scontrini disponibili.

Ai congressisti esteri è però concesso di ritornare ad una stazione di confine diversa da quella dalla quale fu rilasciato il primo biglietto.

Esauriti gli scontrini, o cessata la validità del libretto, questo deve essere ritirato dalla stazione per la quale è stato utilizzato l'ultimo scontrino.

Il biglietto rilasciato con lo scontrino N. 2 o con quello N. 3, dà diritto a due fermate intermedie anche di durata superiore a quella normale: ed i biglietti rilasciati cogli altri scontrini, danno facoltà alle fermate dell'allegato 7 alle Tariffe.

I biglietti valgono per tutti i treni indicati negli orari ufficiali, ferme le esclusioni e le limitazioni da questi stabilite.

Per i viaggi di cui trattasi valgono, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli in base alle Concessioni speciali.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 149.

(SERVIZIO VIII)

IV Congresso Nazionale Italiano della Pace in San Marino.

In occasione del congresso sovraindicato devono essere accordati, pei viaggi dei congressisti in destinazione di Rimini e ritorno, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale *I*, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 25 agosto al 5 settembre 1908.
Ritorno: dal 1° al 10 settembre 1908.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 150.

(SERVIZIO VIII)

39° Congresso degli alpinisti italiani in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 4 al 15 settembre 1908.
Ritorno: dal 9 al 25 detto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

ANNO I - N. 32. 8 AGOSTO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, agosto 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Regio Decreto 2 luglio 1908, n. 453 sulla ripartizione dei Servizi Centrali della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie non concesse ad imprese private;

Vista la legge 5 aprile 1908, n. 111, relativa ai servizi postali e commerciali marittimi;

Udito il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro e Segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I Servizi Centrali, costituenti la Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, sono in numero di dodici ripartiti come segue:

I. Segretariato - (Affari generali – Contratti - Istituto Sperimentale – Espropriazioni);

II. Ragioneria e Cassa;

III. Legale;

IV. Personale e Previdenza;

V. Sanitario;

VI. Approvigionamenti e Magazzini;

VII. Movimento e Traffico – (Stazioni – Treni - Orari – Circolazione veicoli);

VIII. Commerciale e Controllo Prodotti;

IX. Navigazione;

X. Trazione (a vapore ed elettrica), materiale rotabile e officina;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 178 del 31 luglio 1908.

XI. Mantenimento, sorveglianza e lavori (sedente in Bologna);

XII. Costruzioni (Studi e Costruzione di nuove linee - Grandi lavori indipendenti dall'esercizio).

I servizi dal VII al XII sono raggruppati come segue:

il VII e l'VIII costituiscono il gruppo esercizio;

il IX e il X il gruppo locomozione;

l'XI e il XII il gruppo lavori.

Art. 2.

Agli affari di stralcio delle gestioni dipendenti dai contratti approvati con la legge del 27 aprile 1885, n. 3048, provvede un apposito ufficio provvisorio, che fa parte del gruppo lavori ed è retto da un membro dell'Ispettorato Centrale.

Art. 3.

Dal Consiglio di Amministrazione sarà stabilita la data di attuazione del nuovo ordinamento dei Servizi Centrali di cui nel presente decreto e da tale data resteranno abrogate le disposizioni del Regio Decreto n. 259 del 15 giugno 1905.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI
BERTOLINI

Visto il guardasigilli: ORLANDO.

LEGGE 12 *luglio* 1908, *n.* 444, *relativa alla concessione e costruzione di ferrovie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono autorizzate le seguenti spese da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici:

a) L. 66,000,000 in aggiunta alle somme autorizzate dalle leggi 9 luglio 1905, n. 413 e 21 giugno 1906, n. 238, e cioè L. 7,000,000 per le linee Pietrafitta-Rogliano, Cosenza-Paola e Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, L. 30,000,000 per le complementari della Sicilia, e L. 29,000.000 per la Sant'Arcangelo-Urbino;

b) L. 90,000,000 per la costruzione delle ferrovie di Basilicata contemplate dalla legge 31 marzo 1904, n. 140;

c) L. 86,000,000 per la costruzione dei tronchi Roma-Amaseno e Minturno-Napoli della direttissima Roma Napoli, contemplata dalla legge 4 dicembre 1902, n. 506, e per l'impianto del secondo binario sull'intera linea;

d) L. 150,000,000 per la costruzione della direttissima Genova-Tortona;

e) L. 150,000,000 per la costruzione della direttissima Firenze-Bologna;

f) L. 9,000,000 per la costruzione del raccordo a Santo Stefano Belbo fra le linee Bra-Nizza e San Giuseppe-Acqui;

g) L. 500,000 per studi relativi a nuove ferrovie principali.

Gli stanziamenti per le costruzioni ferroviarie sono stabiliti in conformità alla tabella annessa alla presente legge per gli esercizi 1908-909, 1909-910, 1910-911, e 1911-912, provvedendosi con altre leggi per gli esercizi successivi sino a tutto il 1923-924.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 179 del 1° agosto 1908.

Le somme assegnate per ogni linea o gruppo di linee in ciascuno degli esercizi 1909-910, 1910-911, 1911-912 possono essere stornate a favore di linee o gruppi di linee contemplate nella tabella stessa, salvo reintegro nell'esercizio immediatamente successivo.

Con la prima legge di provvista dei fondi per gli esercizi successivi al 1911-912 sarà provveduto per il raddoppio di binario da Bra a Ceva ovvero per la costruzione della Fossano-Mondovì-Ceva, e per la costruzione di una seconda linea Savona-San Giuseppe.

Per le linee direttissime indicate ai commi *c*), *d*), *e*) non sono applicabili le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'articolo 92 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate, nè si può tener conto dei relativi abbreviamenti di percorso delle merci.

Nell'applicazione delle disposizioni relative alla tassazione delle merci, di cui al primo comma dell'art. 41 della legge 7 luglio 1907, n. 429, non sarà neppure tenuto conto degli abbreviamenti di percorso dipendenti da nuove linee concesse all'industria privata dopo la promulgazione della presente legge, salvo eventuali accordi sugli istradamenti.

È soppresso l'ultimo comma dell'art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 2.

Per le ferrovie principali necessarie al completamento della rete di Stato, le concessioni all'industria privata col sistema delle sovvenzioni chilometriche e delle offerte degli enti interessati secondo le disposizioni del R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, possono essere limitate alla sola costruzione, riservando allo Stato l'esercizio col proprio materiale mobile. In tali casi:

a) la differenza tra l'annualità necessaria per lo ammortamento in cinquanta anni del capitale occorrente alla costruzione e l'ammontare della sovvenzione governativa e delle offerte degli enti interessati è corrisposta al concessionario mediante compartecipazione ai prodotti della linea, quali risultano dalle contabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie di Stato, depurati dalle spese di esercizio da calcolarsi in base al coeffi-

ciente determinato nell'atto di concessione: tale compartecipazione fa carico al bilancio dell'Amministrazione stessa e non può eccedere in ciascun anno la somma stabilita nell'atto di concessione;

b) la concessione ha termine quando sono rimborsate le spese di costruzione, ma non può avere durata superiore a 70 anni;

c) la concessione può essere riscattata nel termine indicato nell'atto di concessione, pagando al concessionario il capitale corrispondente alle residue annualità per sovvenzioni e compartecipazioni ai prodotti, depurate dall'ammontare delle imposte, e calcolato al saggio stabilito nell'atto di concessione.

Alle condizioni stesse è obbligatorio per lo Stato il riscatto, a richiesta del concessionario, quando nel decennio precedente alla richiesta non siasi raggiunto in media il prodotto lordo iniziale previsto nell'atto di concessione.

La determinazione delle linee ferroviarie, alle quali è applicabile il presente articolo, e della misura massima delle rispettive sovvenzioni chilometriche è fatta per legge. Col relativo disegno di legge saranno comunicati al Parlamento i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie di Stato sulla necessità che le linee stesse facciano parte della rete dello Stato.

Per effetto della presente legge, il Governo è autorizzato a concedere anche in sola costruzione le linee Asti-Chivasso, Belluno-Cadore, Borgo San Lorenzo-Pontassieve, San Vito-Motta-Portogruaro, e le relative sovvenzioni chilometriche non possono eccedere le annue L. 15,000 per la Belluno-Cadore e L. 8500 per le altre.

Quando nel termine di un anno dalla promulgazione della presente legge non abbia avuto luogo la concessione di tali linee, il Governo è autorizzato ad assumerne la costruzione diretta nei limiti di spesa di L. 15,900,000 per l'Asti-Chivasso, L. 15,800,000 per la Belluno-Cadore, L. 7,100,000 per la Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, e L. 8,000,000 per la San Vito-Motta-Portogruaro, provvedendosi ai relativi stanziamenti con la legge di bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

In tal caso i progetti già presentati possono essere acquistati dal Governo con le norme dell'articolo seguente, e sono

devolute al tesoro le offerte che dovranno essere state previamente assunte dagli enti interessati.

Art. 3.

Ultimata l'istruttoria della domanda di concessione di sola costruzione, il Ministero dei lavori pubblici indice l'asta con un unico esperimento o la licitazione privata, in base al progetto di massima approvato o redatto dal Governo ed alle condizioni stabilite per la concessione.

All'asta od alla licitazione privata sono ammesse soltanto ditte che, a giudizio insindacabile del Governo, sono ritenute idonee e di notoria solvibilità.

L'aggiudicazione è fatta a chi offre il maggior ribasso sulla sovvenzione chilometrica provvisoriamente determinata dal Governo.

Il richiedente la concessione, che non resti aggiudicatario ed al quale appartenga il progetto approvato, ha diritto solo al rimborso delle spese incontrate per la compilazione del progetto stesso, in misura non maggiore di L. 750 a chilometro.

Quando l'asta sia andata deserta o sia rimasta senza effetto la licitazione privata, il Governo ha facoltà di accordare la concessione a trattativa privata.

Nel termine stabilito l'aggiudicatario provvede, sotto pena di decadenza, alla compilazione del progetto esecutivo in base al quale è definitivamente stabilito dal Governo l'ammontare delle sovvenzioni chilometriche e delle compartecipazioni ai prodotti, a norma dell'articolo precedente.

L'approvazione del progetto esecutivo nei riguardi tecnici ed economici e quella delle varianti successivamente richieste dal concessionario sono riservate al giudizio esclusivo e insindacabile del Ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Le economie sulla spesa prevista, dipendenti da varianti proposte dal concessionario ed approvate dal Governo, sono divise per metà fra concessionario e Stato con una corrispondente diminuzione del corrispettivo della concessione.

Approvato il progetto esecutivo, se dal Governo sieno richieste varianti ed aggiunte che importino maggiore spesa, l'ammontare della sovvenzione chilometrica o della compartecipazione ai prodotti è aumentato in ragione del maggior costo delle opere. da determinarsi d'accordo od a mezzo di tre arbitri nominati uno dal ministro dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte di appello di Roma. Oltre tale caso, nessun aumento di sovvenzione o di compartecipazione ai prodotti può essere accordato, e nessun compenso per qualsiasi titolo è dovuto al concessionario, qualunque sia per risultare il costo effettivo della linea data in concessione.

Per la vigilanza ed il sindacato dei lavori valgono le norme vigenti nelle concessioni di ferrovie all' industria privata per la parte relativa alle costruzioni.

Al personale di assistenza occorrente per la vigilanze sulla costruzione delle ferrovie concesse provvede il ministro dei lavori pubblici coi fondi autorizzati dalla legge 6 giugno 1907, n. 300, e con quelli che saranno stanziati nel bilancio dei lavori pubblici.

Durante la concessione lo Stato può sempre rivalersi sulla sovvenzione che non risulti vincolata a norma dell'art 7 della presente legge, e sulle quote di compartecipazione ai prodotti per i danni di cui all'art. 1639 del Codice civile, verificatisi nel decennio dall'approvazione del collaudo della linea.

Art. 4.

Alla dotazione di materiale mobile e all'esercizio delle linee che lo Stato costruisce direttamente si provvede con legge.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato è però autorizzata ad esercitare provvisoriamente i tronchi che si apriranno all'esercizio entro il 30 giugno 1910, ed a provvedere il relativo materiale rotabile e di esercizio coi fondi autorizzati dalla legge 23 dicembre 1906, n. 638.

Con legge si provvede pure all'assunzione dell'esercizio, da parte dello stato, di linee concesse all' industria privata, anche se a rimborso di spesa o per conto del concessionario, ed alla cessione dell'esercizio di linee secondarie appartenenti alla rete di Stato.

Art. 5.

Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima delle sovvenzioni chilometriche, e ad aumentare da L. 5000 a L. 5700, da L. 7500 a L. 8500 e da L. 8000 a L. 9100 il limite massimo rispettivamente stabilito dagli articoli 1 della legge 30 aprile 1899, n. 168, 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413, 55 della legge 14 luglio 1907, n. 562 e 7 della legge 4 dicembre 1902, n. 506.

Il limite massimo di cui all'articolo 55 della legge 14 luglio 1907, n. 502, è applicabile indipendentemente dalle condizioni prescritte con l'art. 13 della legge 9 luglio 1905, n. 413.

Per la determinazione delle sovvenzioni il saggio lordo di capitalizzazione sarà stabilito sulla base del saggio effettivo d'impiego in titoli del Debito pubblico consolidato italiano 3.50 per cento, risultante dal prezzo medio dei listini ufficiali del trimestre anteriore alla presentazione della domanda di concessione, aumentato dell'uno e mezzo.

Tali sovvenzioni non possono essere accordate, se non risultino intervenute offerte legali di enti morali o di privati interessati a norma degli articoli 2 e 4 del R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, fatta eccezione:

a) per le linee a sezione ridotta, di cui all'art. 5 della legge 4 dicembre 1902, n. 506;

b) quando l'eccedenza del limite legale della sovrimposta fondiaria degli enti interessati e gli oneri di bilancio per interessi di mutui passivi superiori al reddito delle entrate patrimoniali e dei servizi pubblici sieno in misura tale, a giudizio esclusivo del Governo, da non consentire nuovi aggravi.

Al Governo è data anche facoltà di concedere annue sovvenzioni chilometriche sino a L. 1200 a chilometro e per un periodo non superiore a 20 anni, per l'esercizio di ferrovie private da autorizzare al servizio pubblico.

Le sovvenzioni sono accordate con decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Le somme da pagarsi annualmente per tali sovvenzioni

nei limiti d'impegno di cui all'art. 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, ed in quelli di cui agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540, che restano per ogni effetto riuniti, sono stanziate nel bilancio dei lavori pubblici in un capitolo denominato: « Sovvenzioni chilometriche per ferrovie concesse all'industria privata ». Tali limiti sono però aumentati dall'ammontare delle sovvenzioni per ferrovie complementari e per le linee di cui all'art. 2 della presente legge.

Quando le sovvenzioni da pagare per una linea eccedono la somma di annue L. 500,000, il corrispondente stanziamento è fatto in un capitolo separato nel bilancio dei lavori pubblici.

Art. 6.

Non possono essere imposti dal Governo:

a) i raccordi e gli allacciamenti di cui all'art. 4 della legge 30 giugno 1903, n. 272, quando le spese relative sono sproporzionate alla entità della nuova linea;

b l'uso delle stazioni in comune, quando le spese di ampliamento ed adattamento ed i corrispettivi da pagarsi per l'esercizio in comune sieno rispettivamente superiori al capitale d'impianto ed alla somma occorrente per l'esercizio di una stazione indipendente adeguata alle esigenze della nuova linea.

Le spese per i raccordi, allacciamenti ed uso comune di stazioni debbono essere comprese nei progetti di massima delle linee da concedere all'industria privata, anche agli effetti della determinazione delle sovvenzioni chilometriche.

Art. 7.

Negli atti di concessione, di costruzione e di esercizio deve essere dichiarata quale parte della sovvenzione chilometrica governativa sia attribuita alla costruzione e quale all'esercizio.

Quando, secondo le risultanze dell'istruttoria l'esercizio sia attivo, la parte riservata a garanzia dell'esercizio stesso non può eccedere la misura stabilita dall'art. 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540.

La parte di sovvenzione governativa attribuita alla costru-

zione può essere vincolata integralmente in Italia o all'estero al servizio delle obbligazioni con le norme dell'art. 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540, od anche a garanzia di operazioni finanziarie con Banche e con Istituti di credito per la provvista dei capitali necessari alla costruzione della linea concessa ed all'acquisto del materiale rotabile, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che sieno comunicate al Governo le condizioni dell'operazione finanziaria;

b) che la somministrazione dei capitali proceda secondo l'avanzamento dei lavori in base a certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici;

c) che l'ammortamento del prestito sia stabilito in un periodo di tempo non eccedente quello della durata della sovvenzione.

In caso di decadenza della concessione per mancato compimento della costruzione, la sovvenzione resta vincolata per la sola parte corrispondente alla somma effettivamente somministrata in base ai certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici. Ultimata la linea ed aperta all'esercizio, la sospensione di pagamento della sovvenzione nei casi previsti dall'art. 9 della legge 16 giugno 1907, n. 540, è limitata alla sola parte non vincolata.

Quando nell'atto di concessione sia prevista l'apertura della linea all'esercizio per tronchi, la parte di sovvenzione attribuita alla costruzione è suddivisa per tronchi. In tale caso, aperto un tronco all'esercizio e collaudato, la corrispondente quota di sovvenzione può essere vincolata al servizio delle obbligazioni od a garanzia delle suindicate operazioni finanziarie, senza osservanza delle condizioni rispettivamente stabilite dall'art. 8, comma *b*), della legge 16 giugno 1907, n. 540 e del comma *b*) del presente articolo.

Le obbligazioni emesse esclusivamente per la costruzione delle nuove Ferrovie concesse all'industria privata in forza della presente legge sono soggette alla tassa di negoziazione di cui all'art. 73 della legge 4 luglio 1897, n. 414 (testo unico), nella misura di una lira e centesimi venti per ogni mille lire (decimi compresi).

Art. 8.

Nelle nuove concessioni di costruzione e di esercizio, quando non sia fissato termine nell'atto di concessione, lo Stato ha facoltà di provvedere, prima del termine stabilito dall'art. 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, al riscatto delle linee principali e delle secondarie divenute principali, ritenute necessarie al completamento della propria rete, corrispondendo al concessionario una indennità determinata in base:

a) al valore della linea, che in nessun caso può eccedere l'ammontare del capitale occorso per la costruzione e per i successivi aumenti patrimoniali debitamente autorizzati ed accertati, detratte le quote di ammortamento per gli anni già trascorsi; da tale valore si deducono le quote di sovvenzione riservate all'esercizio e non occorse per esso, e le offerte degli enti interessati;

b) al rimborso delle spese generali, valutate in misura non eccedente il 2 per cento del capitale di primo impianto o del capitale azionario, di cui all'art. 11 della legge 16 giugno 1907, n. 540;

c) al rimborso delle complessive perdite d'esercizio eventualmente verificatesi sino all'epoca indicata per il riscatto, in eccedenza della parte di sovvenzione riservata all'esercizio;

d) ad un premio per l'avviamento dell'industria che in nessun caso può eccedere il 5 per cento delle somme determinate a norma dei comma *a*) *b*) *c*).

Le quote d'ammortamento del capitale occorso per la costruzione e per aumenti patrimoniali si calcolano per un periodo corrispondente a quello della sovvenzione governativa, o sino al termine della concessione quando non vi è sovvenzione.

Nelle quote d'ammortamento per le linee sussidiate si comprendono le rate pagate sulla parte di sovvenzione destinata alla costruzione.

Il concessionario ha inoltre diritto all'importo degli oggetti mobili e provviste a norma dell'art. 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*.

Sulla necessità che la linea da riscattare faccia parte della rete di Stato sono intesi il Consiglio superiore dei lavori pub-

blici ed il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie di Stato ed i relativi pareri debbono essere presentati al Parlamento insieme all'atto di diffida, di cui al seguente articolo.

Trascorsi trenta anni dal giorno in cui una nuova Ferrovia pubblica concessa alla industria privata è stata aperta al permanente esercizio per tutta la sua lunghezza, o trascorso il termine stabilito nell'atto di concessione è in facoltà dello Stato di farne in qualsiasi epoca il riscatto:

1° alle condizioni dell'art. 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, per le ferrovie non collegate o collegate da un solo capo ad altre linee ferroviarie o di navigazione;

2° alle condizioni dell'art 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, od a quelle del presente articolo, a scelta del Governo, per le ferrovie collegate da entrambi i capi ad altre linee ferroviarie o di navigazione.

In mancanza di accordo l'indennità di riscatto è in ogni caso determinata da tre arbitri nominati uno dal ministro dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte di appello di Roma.

Tale indennità può, a scelta del Governo, essere convertita in annualità al saggio stabilito nell'atto di concessione.

Per le linee concesse anteriormente alla presente legge è in facoltà del Governo di stipulare convenzioni con i concessionari per la proroga dei termini di riscatto nei casi d'importanti aumenti patrimoniali debitamente autorizzati.

Art. 9.

Il riscatto deve sempre essere preceduto da un atto di diffida in nome dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici notificato al concessionario od al sub-concessionario almeno un anno prima della data indicata per la sua effettuazione.

La diffida non produce alcun effetto, se non è seguìta dall'accordo sull'indennità di riscatto o se non viene confermata dai ministri del tesoro e dei lavori pubblici entro tre mesi dalla data della determinazione arbitrale, di cui al precedente articolo; ed in ogni caso ne è subordinata l'efficacia all'approvazione del Parlamento a norma dell'art. 2 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Non procedendosi al riscatto, le spese dell'arbitrato sono a carico dello Stato.

Art. 10.

Al personale delle ferrovie riscattate è conservato il trattamento stabilito nei propri regolamenti organici, fino a quando non siasi provveduto alla classificazione delle ferrovie e alla determinazione del trattamento del personale delle ferrovie secondarie, esercitate dallo Stato a norma degli articoli 1 e 18 della legge 30 giugno 1906, n. 272.

Art. 11.

Le ferrovie secondarie da stabilire su strade ordinarie a norma della legge 30 giugno 1906, n. 272, debbono avere sede separata dal carreggio.

In casi eccezionali, e su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, può prescindersi dall'obbligo della separazione di sede su saltuari tratti, che nel loro complesso non superino un terzo dell'intera lunghezza della linea da costruire.

Tali prescrizioni non derogano all'articolo 63 della legge 31 marzo 1904, n. 140, nè sono applicabili alle ferrovie secondarie concesse e non ancora costruite, o non ancora concesse, ma i cui progetti e piani finanziari sono stati al primo marzo 1908 già riconosciuti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici meritevoli d'approvazione per l'impianto su strade ordinarie senza sede separata dal carreggio.

La servitù passiva di cui agli articoli 16 della legge 9 luglio 1905, n. 413 e 2 della legge 30 giugno 1906, n. 272, non può essere imposta senza il consenso dei singoli enti proprietari delle strade o dei tratti di strada nei quali la ferrovia deve essere sede separata dal carreggio.

Nei casi di decadenza o di scadenza delle concessioni di ferrovie stabilite in tutto od in parte del percorso su strade ordinarie valgono le disposizioni dell'art. 29 della legge 27 dicembre 1896, n. 561.

Nei tratti di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordi-

narie senza sede separata, la velocità massima di corsa per i treni muniti di freno continuo viene determinata dal Ministero dei lavori pubblici, secondo le speciali condizioni locali, ma in nessun caso può superare i 50 km. all'ora. Tale disposizione è applicabile alle tramvie extraurbane di trazione meccanica.

Art. 12.

Alle ferrovie concesse all'industria privata sono applicabili le disposizioni dell'art. 18 della legge 30 giugno 1906, n. 272, purchè:

a) l'esercente si obblighi a versare allo Stato, a titolo di speciale compartecipazione, il 10 per cento del maggior prodotto che si otterrà in confronto a quello medio dei tre anni di più alto reddito nel quinquennio anteriore alla riduzione della tassa erariale aumentato del 25 per cento, oppure quella somma che per tale titolo sarà di biennio in biennio determinata d'accordo;

b) non sia diminuito il numero delle coppie di treni esistenti in base all'ultimo orario estivo ed invernale, anche se attuate in via di esperimento oltre gli obblighi di concessione e di legge;

c) non venga stabilita concorrenza a linee di Stato, che servono direttamente gli stessi centri e alle quali non sia stato applicato il servizio economico.

Art. 13.

Nelle nuove concessioni il Governo può consentire per i percorsi locali la temporanea applicazione di tariffe massime superiori a quelle delle ferrovie di Stato, ferma rimanendo l'applicazione di tariffe uguali a quelle delle ferrovie di Stato agli effetti dei servizi cumulativi e delle riduzioni derivanti dall'applicazione della base differenziale al cumulo delle distanze, a norma dell'art. 41 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 14.

I concessionari di ferrovie hanno l'obbligo di trasmettere al Ministero dei lavori pubblici il conto di liquidazione totale

dei lavori di costruzione entro sei mesi dalla data del verbale d'ultimazione dei lavori stessi, ferma rimanendo in ogni tempo l'applicazione dell'art. 20 della legge 16 giugno 1907, n. 540.

Nelle nuove concessioni valgono le stesse disposizioni per i lavori in aumento patrimoniale.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo sono punite a norma dell'art. 21 della legge 16 giugno 1907, n. 540.

Art. 15.

Le nuove derivazioni d'acque pubbliche, accordate ad un concessionario di ferrovia pubblica per l'applicazione della trazione elettrica, hanno la durata della concessione della ferrovia e ne sono parte integrante.

Art. 16.

Nei riguardi dell'esercizio delle linee di navigazione lacuale in servizio pubblico ed in corrispondenza con le ferrovie la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le norme stabilite per le ferrovie concesse all'industria privata.

Art. 17.

Per le tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico la costituzione del consorzio, di cui all'art. 38 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, è necessaria solo quando l'intrapresa sia assunta in comune dagli enti proprietari delle strade, o si stabiliscano in comune rapporti di gestione con l'assuntore.

Al consorzio possono partecipare altri enti interessati in ragione delle rispettive quote di concorso.

Negli altri casi sono applicabili le disposizioni degli articoli 16 della legge 9 luglio 1905, n. 413 e 2 della legge 30 giugno 1906, n. 272, purchè non vi siano opposizioni da parte degli enti proprietari di tratte di strade che nel loro complesso superino i due terzi dell'intera lunghezza della tramvia da costruire.

Le tramvie extraurbane sono considerate tali anche per i tratti nell'interno degli abitati.

Nel decreto Reale di concessione, oltre le prescrizioni indicate nel comma *c*) dell'art. 13 della legge 16 giugno 1907, n. 540, sono stabilite, nei casi di tramvie sovvenzionate, la misura per la compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi e la durata della concessione stessa, al termine della quale le opere costituenti la tramvia e sue dipendenze divengono proprietà o degli enti ai quali appartiene la strada, se la linea è impiatata in tutto od in parte su strade provinciali o comunali, oppure del Comune, o dei Comuni interessati riuniti in consorzio, se in sede propria o su strade nazionali.

La concessione ha una durata corrispondente a quella stabilita dagli enti proprietari della strada, quando sia previamente intervenuto il loro consenso o sia stato costituito il consorzio, ma non può mai eccedere il limite stabilito dall'articolo 1 della legge 27 dicembre 1896, n. 561.

L'art. 2 della legge 27 dicembre 1906, n. 561, non è applicabile alle funicolari e alle linee a cremagliera, quando sono concesse come tramvie.

Art. 18.

Per la costruzione e l'esercizio di tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico il Governo è autorizzato a concedere sovvenzioni annue sino a L. 1500 a km. e per un termine non maggiore di 50 anni.

Tali sovvenzioni possono essere elevate sino a L. 2000 a km. quando le tramvie:

a) attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di esercizio;

b) oppure sieno destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto ad una stazione ferroviaria prossima, o di più conveniente accesso, o ad un approdo marittimo, lacuale o fluviale, e richiedano una spesa d'impianto non inferiore a L. 45,000 a km. compresa la prima dotazione di materiale mobile.

Le sovvenzioni sono accordate col decreto stesso di concessione della tramvia, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, tenendo

distinta la parte attribuita alla costruzione da quella attribuita all'esercizio, e possono essere vincolate a norma dell'art. 7.

Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici i capitoli relativi alle sovvenzioni, di cui agli articoli 45 della legge 15 luglio 1906, n. 383 e 3 della legge 16 giugno 1907, n. 540, sono riuniti in un solo con la denominazione « sovvenzioni alle tramvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico », e agli stanziamenti necessari si provvede d'anno in anno con la legge di approvazione del bilancio stesso nei limiti d'assegnazione stabilita dall'art. 1 della legge 21 giugno 1906, n. 238.

Art. 19.

Gli istituti di emissione e le Casse di risparmio sono autorizzati a fare anticipazioni sopra le obbligazioni emesse ai termini dell'art. 171 del Codice di commercio e degli articoli 3 della legge 9 luglio 1905, n. 413, 8 della legge 16 giugno 1907, n. 540, 7 e 18 nella presente legge, dalle Società concessionarie di ferrovie e tramvie extraurbane sussidiate.

Tali anticipazioni potranno essere fatte a non più di sei mesi e per non oltre i tre quarti del valore corrente delle obbligazioni.

Art. 20.

I sussidi dello Stato per servizi pubblici di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie su strade ordinarie, sono accordati sino ad annue L. 600 a chilometro, e per un termine non maggiore di 9 anni, salvo riconferma.

La riconferma è di diritto per un altro novennio, quando le località servite non vengono congiunte da ferrovie o tramvie ed il servizio abbia proceduto con costante regolarità nell'ultimo triennio.

Sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, i sussidi possono:

a) essere elevati sino ad annue L. 800 a chilometro, quando occorrano notevoli spese di esercizio, e sino ad annue L. 1000 quando si tratta di filovie;

b) essere concessi a servizi pubblici di trasporto stabiliti in vie di esperimento o per determinati periodi dell' anno.

Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici i capitoli relativi ai sussidi per automobili ed altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie in dipendenza delle leggi 15 luglio 1906, n. 383 e 16 giugno 1907, n. 540, sono riuniti in un solo con la denominazione « Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie tra località non congiunte da ferrovie o tramvie », ed agli stanziamenti necessari si provvede d'anno in anno a norma dell'art. 18 della presente legge.

Allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni è data facoltà di affidare agli assuntori di pubblici servizi di trasporti con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie, la manutenzione delle strade ordinarie sulle quali debbono svolgersi i servizi; ma il corrispettivo annuo non può essere superiore alla spesa media incontrata per la manutenzione delle strade stesse nell'ultimo triennio. In caso di proroga o di rinnovazione della concessione il limite massimo del corrispettivo è determinato dal ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 21.

L'esenzione dal diritto proporzionale di registro e la applicazione del solo diritto fisso di una lira, stabilite dall'art. 5 della legge 29 giugno 1873, n. 1475, per gli atti di concessione di ferrovie, sono estese all'atto col quale il Governo accorda sovvenzioni agli articoli 18 e 20 della presente legge.

Art. 22.

Per far fronte alle spese stanziate per costruzione di ferrovie, in conformità alla tabella annessa alla presente legge, a quelle da stanziare eventualmente negli esercizi esercizi 1909-910, 1910-911 e 1911-912 per le linee di cui all'art. 2 ed alle altre di compimento e saldo relative alle linee complementari nei limiti delle somme autorizzate dalla legge 27 giugno 1897, n. 228, il tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi stabiliti dal-

l'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, in quanto non si possa provvedere nei limiti dell'assegnazione di spesa per la parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici, fissata dall'art. 1 della legge 21 giugno 1906, n. 238.

I certificati nominativi coll'interesse del tre e mezzo per cento, da emettere ai sensi dell'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, e della presente, saranno del valore di lire centomila o cinquantamila o ventimila.

Art. 23.

Sono abrogati gli articoli 25, 26, 27 e 28 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, 12 della legge 4 dicembre 1902, n. 506, 2 della legge 9 luglio 1905, n. 413, 3 comma ultimo, 17 comma ultimo e 19 meno ultimo comma della legge 30 giugno 1906, n. 272, 46, 47 e 49 della legge 15 luglio 1906, n. 383, 2 e 13 meno il comma *c*) della legge 16 giugno 1907, n. 540, e le altre disposizioni contrarie alla presente legge.

È data facoltà al Governo di provvedere con decreto Reale, udito il Consiglio di Stato, al coordinamento in testo unico delle disposizioni di legge vigenti per le concessioni di ferrovie all'industria privata, per le tramvie e per le automobili in servizio pubblico.

Al Governo è data anche la facoltà di comprendere nel coordinamento delle disposizioni di cui all'art. 88 della legge 7 luglio 1907, n. 429, le disposizioni della presente legge e delle altre emanate nel frattempo, per quanto si riferiscono all'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 12 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE

BERTOLINI.
CARCANO.
LACAVA.
F. COCCO-ORTU.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

TABELLA

	Esercizio 1908-909	Esercizio 1909-910	Esercizio 1910-911	Esercizio 1911-912
Allacciamento Trastevere-Termini	(a)	600.000	300.000	»
Cuneo-Ventimiglia		1.600.000	7.000.000	7.000.000
Roma-Napoli		8.000.000	10.000.000	10.000.000
Spilimbergo-Gemona		2.000.000	3.000.000	2.800.000
Poggio Rusco-Verona		3.000.000	2.700.000	2.000.000
Pietrafitta - Rogliano - Lagonegro - Spezzano e Cosenza - Paola		5.000.000	6.000.000	7.000.000
Sant' Arcangelo-Urbino		1.000.000	2.000.000	2.000.000
Complementari sicule	3.000.000	8.000.000	8.000.000	10.000.000
Linee di Basilicata	1.000.000	5.000.000	8.000.000	8.000.000
Genova-Tortona	»	3.000.000	10.000.000	10.000.000
Firenze-Bologna	»	3.000.000	10.000.000	10.000.000
Raccordo a S. Stefano Belbo fra le linee Bra-Nizza e S. Giuseppe-Aqui.	»	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Studio di nuove linee principali.	»	100.000	200.000	200.000
Totali	4.000.000 (b)	43.300.000	70.200.000	72.000.000

(*a*) Restano fermi i rispettivi stanziamenti proposti nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1908-909.

(*b*) Aumento sul fondo complessivo proposto per costruzioni ferroviarie nel bilancio del Ministero dei Lavori pubblici per l'esercizio 1908-909.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei Lavori Pubblici
BERTOLINI

Il Ministro del Tesoro
CARCANO

Il Ministro delle Finanze
LACAVA

Il Ministro. d'Agricolt. Indust. e Comm.
F. COCCO-ORTU

Ordine di Servizio N. 230.

(SERVIZIO VIII)

Servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani e di corrispondenza per i valori e le merci colla tranvia "Monza-Trezzo-Bergamo"

In seguito alla stipulazione di una nuova convenzione colla tranvia Monza-Trezzo-Bergamo per il servizio cumulativo dei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani e di corrispondenza per quelli di valori e merci, sono state introdotte alcune modificazioni alle norme vigenti, a datare dal 16 agosto 1908,

Tali modificazioni risultano dal presente Ordine di Servizio insieme alle norme che restano in vigore.

I. — SERVIZIO CUMULATIVO PER VIAGGIATORI, BAGAGLI E CANI.

1. *Viaggiatori.* — Il servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani si effettua fra le stazioni ferroviarie di *Milano Centrale, Seregno, Camnago* e *Como S. Giovanni* e quelle qui appresso nominate della Tranvia: *Concorezzo, Vimercate, Bellusco, Busnago, Trezzo, Brembate, Osio, Sforzatica, Grumello del Piano* e *Bergamo.*

2. *Biglietti.* — La stazione di Milano Centrale distribuisce biglietti a corsa semplice ed anche biglietti di andata e ritorno, mentre le stazioni di Seregno, Camnago e Como S. Giovanni sono soltanto abilitate alla vendita di biglietti a corsa semplice.

I biglietti in partenza da Milano vengono rilasciati anche dall'agenzia in Galleria Vittorio Emanuele.

Le stazioni della Tranvia hanno facoltà corrispondenti a quelle sovraccennate.

Tanto i biglietti distribuiti dalla Ferrovia, quanto quelli dalla Tranvia sono stampati in cartoncino del tipo e modello in uso presso le Ferrovie dello Stato e portano indicato il prezzo cumulativo per l'intero percorso.

3. *Prezzi dei biglietti.* — I prezzi dei biglietti in servizio cumulativo per un solo viaggio e quelli di andata e ritorno, secondo le classi, resultano dai qui annessi prospetti (allegati *A* e *B*).

4. *Ragazzi.* — Per i ragazzi dai 3 ai 7 anni non è ammesso il servizio cumulativo con biglietti a tariffa ridotta.

5. *Introiti suppletori.* — Le multe e gli introiti suppletorî saranno riscossi dagli Agenti di ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale dei convogli dovrà presentare i viaggiatori al Capo della stazione di Monza perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio pel percorso ulteriore.

Le esazioni suppletive debbono estendersi invece anche al percorso sulle linee della precedente Amministrazione, quando si tratti di viaggiatori in provenienza dalle linee stesse e risulti che il viaggio sulle medesime ha avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

6. *Tassa di bollo.* — Il prezzo di ciascun biglietto deve essere aumentato di L. 0,05, per tassa di bollo devoluta all'Erario sul percorso ferroviario.

7. *Bagagli e cani.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo per i bagagli e cani sono le medesime abilitate al servizio stesso per viaggiatori.

8. *Bagagli da registrarsi e bagagli ammessi nelle carrozze.* — Gli oggetti da trasportarsi come bagaglio ed i bagagli ammessi nelle carrozze sono esclusivamente quelli specificati negli articoli 43 e 44 delle *tariffe e condizioni pei trasporti*.

9. *Registrazione.* — La registrazione dei bagagli e dei cani si fa mediante la compilazione di un sol foglio di via, che, redatto dalla stazione di partenza, scorta i bagagli fino alla stazione destinataria.

Ai colli bagaglio devono essere applicati due cartellini, uno col nome della stazione di partenza e col numero corrispondente a quello della registrazione, l'altro da apporsi immediatamente sotto il primo, col nome della stazione destinataria.

Gli altri cartellini, che i colli eventualmente portassero, devono essere levati a scanso di disguidi o di altre irregolarità.

10. *Tassazione dei bagagli.* — La tassa pel trasporto dei bagagli e cani viene riscossa in partenza per tutto il percorso e sul peso totale, non essendo ammessa franchigia alcuna.

I prezzi da applicarsi sul percorso della tranvia ai trasporti di bagagli e cani risultano dal qui annesso prospetto (allegato *C*).

11. *Senatori, Deputati e Concessioni speciali.* — Non sono ammessi in servizio cumulativo i viaggi degli Onorevoli Senatori e Deputati, nè i trasporti di persone e di cose favoriti da riduzioni speciali.

II. Servizio di corrispondenza per i valori e per le merci.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza delle merci fra le Ferrovie dello Stato e la Tranvia Monza-Trezzo-Bergamo, che si effettua per mezzo della stazione di Monza, si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni della Tranvia stessa, e comprende le spedizioni a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed ordinaria, il numerario, le carte valori e gli oggetti preziosi.

2. *Trasporti eslcusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono però esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le merci infiammabili ed esplodenti;

b) i veicoli;

c) il bestiame;

d) i feretri;

e) i colli indivisibili di un peso superiore ai chilogrammi 1500;

f) le pietre ed i marmi in lastre, le une e gli altri non imballati.

3. *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza.* — Le

stazioni delle Ferrovie dello Stato, nonchè quelle delle altre Amministrazioni con le quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza, potranno effettuare i trasporti di cui al precedente punto 1 con le stazioni della Ferrovia economica risultanti dal prospetto allegato *D*, in quanto le une e le altre sieno abilitate ai trasporti stessi.

4. *Norme e condizioni relative al servizio di corrispondenza.* — L'accettazione e l'eseguimento dei trasporti avranno luogo sotto l'osservanza delle norme e modalità generali prescritte per i servizi di corrispondenza.

Si fa presente però, in ordine all'applicazione del diritto fisso, che i trasporti di merci a piccola velocità accelerata, devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio, della tassa di transito di cui all'art. 108 delle Tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato. Lo stesso dicasi dei trasporti di merci a piccola velocità ordinaria nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico o scarico.

5. *Trasporti a domicilio.* — Le spedizioni destinate a stazioni delle Ferrovie dello Stato, ove è organizzato il servizio dei trasporti a domicilio verranno gravate delle tasse di consegna a domicilio, ogni qualvolta i mittenti non abbiano indicato sui documenti di trasporto di origine che le merci debbono essere consegnate « *in stazione* », salvo quanto è stabilito per la consegna a domicilio delle merci spedite sotto il regime delle Tariffe speciali N. 1 e 11 G.V.

6° *Stazioni della Tranvia Monza-Trezzo-Bergamo, servizi cui sono abilitate e distanze da esse alla stazione di scambio di Monza.* — Le stazioni della Tranvia ammesse al detto servizio, le distanze dalle stazioni stesse a quella di scambio di Monza ed i servizi cui sono abilitate risultano dal prospetto allegato *D*.

In base a quanto è sopra detto devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi e di corrispondenza.

Il presente Ordine di Servizio annulla e sostituisce quelli N. 44-1892, N. 93-1892 (punto 2°) e N. 42-1902 (punto 2°) della ex Rete Adriatica e l'Istruzione N. 31-1892 della ex Rete Mediterranea.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 231.

(SERVIZIO VIII)

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907.

Nell'allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 55-1907 dovrà essere aggiunta la stazione di Trinitapoli la quale col 16 agosto 1908 sarà abilitata alla vendita dei biglietti di abbonamento speciale della Serie VIII e XI.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 232.

(SERVIZIO VIII)

Servizio di corrispondenza con la Ferrovia economica Fossano-Mondovì-Villanova.

In seguito alla stipulazione di una nuova convenzione con la Ferrovia economica Fossano-Mondovì-Villanova per il servizio di corrispondenza, si riassumono nel presente tutte le norme e disposizioni da osservarsi per detto servizio.

1° *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le Ferrovie dello Stato e la Ferrovia economica Fossano-Mondovì-Villanova, che si effettua per mezzo delle stazioni di Fossano e Mondovì, si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni della Ferrovia stessa, e comprende le spedizioni a grande, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria, il numerario, le carte valori e gli oggetti preziosi.

2° *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) le spedizioni fra le stazioni della Ferrovia economica e le stazioni di Fossano e Mondovì delle Ferrovie dello Stato;

b) le spedizioni fra la stazione di Fossano della Ferrovia economica e le stazioni delle Ferrovie dello Stato oltre Fossano; fra la stazione di Mondovì, pure della Ferrovia economica, e le stazioni delle Ferrovie dello Stato oltre Mondovì;

c) le spedizioni dalla stazione di Fossano delle Ferrovie dello Stato alle stazioni delle Ferrovie stesse oltre Mondovì o viceversa e dalla stazione di Mondovì, pure delle Ferrovie dello Stato, alle stazioni di tali Ferrovie oltre Fossano e viceversa;

d) le spedizioni fra le stazioni di Fossano e Mondovì delle Ferrovie dello Stato;

e) le spedizioni da stazioni dello Stato oltre Fossano per quelle oltre Mondovì, pure dello Stato, o viceversa;

f) le merci in vagoni congiunti;

g) i colli indivisibili di un peso superiore alle tre tonnellate;

h) le materie esplodenti di cui alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello Stato;

i) i veicoli;

k) il bestiame;

l) i feretri.

3° *Stazioni ammesse al servizio di corrispondente.* — Le stazioni delle Ferrovie dello Stato, nonchè quelle delle altre Amministrazioni con le quali esiste servizio cumulativo o di corrispondenza, potranno effettuare i trasporti di cui al precedente punto 1° con le stazioni della Ferrovia economica risultanti dal prospetto allegato *A*, in quanto le une e le altre sieno abilitate ai trasporti stessi.

4° *Norme e condizioni relative al servizio di corrispondenza.* — L'accettazione e l'eseguimento dei trasporti avranno luogo sotto l'osservanza delle norme e modalità generali prescritte per i servizi di corrispondenza.

Si fa presente però, in ordine all'applicazione del diritto fisso, che i trasporti di merci a piccola velocità accelerata,

devono essere gravati, rispetto alle stazioni di scambio, della tassa di transito di cui all'art. 108 delle Tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato. Lo stesso dicasi dei trasporti di merci a piccola velocità ordinaria nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico o scarico.

Pei trasporti invece delle merci povere a carro completo indicate nell' Allegato *B* al presente Ordine di servizio il diritto fisso dovrà essere ridotto, rispetto alle predette stazioni di scambio, della quota di L. 0.515 per ogni tonnellata di merce.

5° *Trasporti a domicilio.* — Le spedizioni destinate a stazioni delle Ferrovie dello Stato, ove è organizzato il servizio dei trasporti a domicilio, verranno gravate delle tasse di consegna a domicilio, ogni qualvolta i mittenti non abbiano indicato sui documenti di trasporto di origine che le merci debbono essere consegnate « in stazione », salvo quanto è stabilito per la consegna a domicilio delle merci spedite sotto il regime delle Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.

6° *Stazioni della Ferrovia economica Fossano-Mondovì-Villanova, servizi cui sono abilitate e distanze da esse alle stazioni di scambio di Fossano e Mondovì.* — I nomi delle stazioni della Ferrovia economica Fossano-Mondovì-Villanova ammesse al servizio di corrispondenza, le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate, nonchè la distanza delle stazioni stesse a quelle di scambio di Fossano e Mondovì, risultano dal prospetto allegato *A* al presente Ordine di servizio.

In base a quanto è sopra detto, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi e di corrispondenza.

Il presente Ordine di Servizio annulla e sostituisce quelli N. 4 e 23 dell'anno 1903 della ex Rete Adriatica e le Istruzioni N. 72-1902 e N. 10-1903 (punto III) della ex Rete Mediterranea.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 233.

(Servizio VII)

Apertura all'esercizio della Casa cantoniera di S. Anna di Chioggia.

Dal 16 agosto 1908 verrà aperta all'esercizio la Casa cantoniera di S. Anna di Chioggia, al Km. 48+395 da Rovigo della linea Rovigo-Chioggia, fra la fermata di Brondolo e la stazione di Cavanella d'Adige, dalle quali dista rispettivamente Km. 5.

La nuova Casa cantoniera sarà ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e verrà esercitata a mezzo di un guardiano con le norme in uso per le Case cantoniere, risultanti dagli articoli 25 e 31 dell'Istruzione N. 6-1907 del Servizio IX. Essa distribuirà i biglietti di corsa semplice e quelli di andata e ritorno, ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto allegato *A*.

La stazione di Chioggia sarà incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento del relativo importo.

A cura della Divisione del Movimento e Traffico di Venezia, con apposita circolare, verranno indicati i treni che dovranno far servizio alla nuova Casa cantoniera.

per il Direttore Generale
L. Alzona.

ALLEGATO **A**.

Prezzo dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in distribuzione alla Casa cantoniera di S. Anna di Chioggia

Casa Cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali bistribuisce i biglietti	Specie dei biglietti	Prezzi compresa la tassa di bollo		Stazione incaricata della scritturazione e versamento
				1a cl.	3a cl.	
S. Anna di Chioggia	Rovigo-Chioggia	Rovigo	aprezzo intero	3.00	1.50	Chioggia
		S. Apollinare S.	»	2.65	1.35	
		Ceregnano	»	2.40	1 20	
		Lama	»	2.25	1.15	
		Baricetta	»	1.80	0.90	
		Adria	»	1.50	0.75	
		Loreo	»	0.85	0.45	
		Rosolina	»	0.60	030.	
		Cavanel. d'Adige	»	0.30	0.15	
		Brondolo	»	0.30	0.15	
		Chioggia	»	0.50	0.25	
		Rovigo	Andata-ritorno	4.00	2.00	
		Adria	»	2.00	1.00	
		Chioggia	»	0.65	0.35	

ALLEGATO **B.**

Distanze dalla Casa Cantoniera di S. Anna di Chioggia.

Stazioni	Dist. in km	Stazioni	Dist. in km.	Stazioni	Dist. in km.
Dossobuono	140	Villa d'Adige	83	Lama	37
Castel d'Azzano	135	Badia	79	Baricetta	30
Vigasio	131	Salvaterra	76	Adria	25
Isola della Scala	124	Ramodipalo	72	Loreo	14
Bovolone	114	Lendinara	69	Rosolina	10
Cerea	105	Fratta	62	Cavanella d'Adige	5
S. Pietro di Legnago	100	Costa	58	Brondolo	5
Legnago	97	Rovigo	50	Chioggia	8
Villabartolomea	92	S. Apollinare Selva	44		
Castagnaro	86	Ceregnano	40		

Ordine di Servizio N. 234.

(SERVIZIO II e VI)

Richiesta di oggetti d'inventario.

(Vedi Ord. di Servizio N. 172-1908).

Come risulta dall' « *istruzione sulla richiesta, somministrazione e contabilità delle scorte di materiali per il servizio del mantenimento* » pubblicata coll'Ordine di Servizio N. 172 (*Bollettino* N. 26-1908), per la richiesta di oggetti di inventario non si fa più uso del Mod. *B*-132, bastando i Mod. *F*-22 e *F*-23, all'uopo opportunamente modificati, come dai facsimili annessi al presente.

Sarà poi da modificarsi a mano anche il Mod. *F*-21, tanto nel tagliando « *distinta* » quanto in quello « *ricevuta* », sostituendo nelle rispettive intestazioni la parola « *Buono* B-*132* » con « *Richiesta* F-*23* ».

Il Mod. *B*-132 sarà da usarsi soltanto per l'invio a Magazzino di oggetti da ripararsi, ben inteso quando la riparazione non possa farsi in luogo. Al richiamo (1) dei due tagliandi di detto Mod. *B*-132 saranno quindi da cancellarsi le parole « *Aumento d'inventario* » e « *sostituzione* » lasciando la sola « *riparazione* ».

I fascicoli dei nuovi Moduli *F*-22 e *F*-23 saranno da richiedersi ai Magazzini.

per il Direttore Generale
A. CAJO.

Circolare N. 155.

(Servizio VIII)

Applicazione dell'art. 10 delle Tariffe in caso di erronee dichiarazioni del volume o della lunghezza delle merci.

Avviene talvolta che gli speditori indicano sui documenti di trasporto dati inferiori a quelli reali per quanto concerne le dimensioni dei colli di merci contrassegnate da V o W nella Nomenclatura delle Tariffe, oppure la lunghezza di merci che sorpassano i 7 metri.

Tali irregolarità cadono sotto le sanzioni dell'art. 10 delle Tariffe e perciò, in questi casi, alle spedizioni debbono essere applicate le sovratasse ivi previste, compilando regolare verbale di contravvenzione (Art. 37 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX).

per il Direttore Generale
L. Alzona.

Circolare N. 157.

(Servizio VIII)

Recapito delle lettere d'avviso di arrivo delle merci.

Accade talvolta che i destinatari, per avere un maggior numero di ore lavorative per il ritiro dei trasporti a loro diretti, si rifiutano di rilasciare ricevuta delle lettere di avviso d'arrivo delle merci quando vengono loro recapitate dai camminatori, invece che a mezzo della posta, oppure quando il recapito a mezzo dei camminatori avviene nelle ore pomeridiane, o per qualche altro motivo.

Mentre è superfluo avvertire che rifiuti di tal genere sono da considerarsi arbitrari, di fronte alla facoltà che l'art. 117 delle Tariffe lascia all'Amministrazione circa il modo di far pervenire ai destinatari le lettere accennate, si ravvisa opportuno, per evitare dubbiezze riguardo al modo di contenersi

quando si verifichino casi congeneri, di stabilire che il camminatore, allorchè gli venga rifiutata dal destinatario l'accettazione di una lettera d'avviso, faccia constare ciò mediante apposita annotazione sul libretto di consegna di dette lettere (Mod. *H* 50) firmandola e facendola altresì firmare dalle persone presenti che aderissero a prestarsi a presenziare al rifiuto, e ad accertarlo colla loro firma.

Se il camminatore non potrà procurarsi alcun testimonio basterà la sua annotazione; se testimoni ci saranno, ma non vorranno firmare, sarà sufficiente che egli, se in grado, ne indichi le generalità, ad esempio con la formula « rifiutata la lettera d'avviso in presenza dei Signori . . . . » (data e firma).

A maggior nostra cautela poi occorrerà altresì di spedire subito dopo a mezzo posta *una nuova lettera d'avviso* (non quella stessa stata prima recapitata), inserendovi l'annotazione che la precedente recapitata a mano fu rifiutata nel giorno e nell'ora . . . (da indicarsi) e ripetendo tale annotazione anche sul libretto di consegna Mod. *H* 50.

Siccome il provvedimento in parola avrà tutta la sua efficacia amministrativa e legale soltanto quando i libretti di consegna delle lettere d'avviso siano tenuti colla voluta diligenza, così si raccomanda di usare la maggiore cura nel compilare tali libretti, in modo che essi riescano ben ordinati per data, e chiari nelle scritturazioni, senza spazi in bianco e senza cancellature.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 151.

(SERVIZIO VIII)

Mostra Zootecnica-Agraria in Cuneo.

In occasione della Mostra suddetta, dovranno essere applicati tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni delle merci e del bestiame, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 5 al 16 agosto 1908.
Ritorno: dal 9 al 20 detto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 152.

(SERVIZIO VIII)

Convegno di Pompieri – Convegno ciclo-moto-podistico – Concorso ippico – Convegno alpinistico, in Cuneo.

Nella circostanza delle riunioni suddette, dovranno essere applicati, pei viaggi dei congressisti e concorrenti, i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 5 al 16 agosto 1908.
Ritorno: dal 9 al 20 detto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 153.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione Nazionale di belle arti in Milano.

In occasione della Esposizione sopraindicata, dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni delle opere d'arte, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno: dal 15 agosto al 15 dicembre 1908.

SPEDIZIONI DELLE OPERE D'ARTE.

Andata: dal 10 agosto al 10 settembre 1908.
Ritorno: dal 1° novembre al 31 dicembre detto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA

Circolare N. 154.

(SERVIZIO VIII)

Esposizioni di Faenza e di Piacenza. — Facilitazioni per il pubblico.

In occasione delle Esposizioni e delle feste indette prossimamente a Faenza ed a Piacenza, è stato ammesso che le stazioni delle linee designate negli annessi elenchi rilascino, verso semplice richiesta dei viaggiatori, ed *individualmente*, un biglietto di andata e ritorno mod. *I*-202 rispettivamente per Faenza o per Piacenza, insieme ad una carta di riconoscimento valevole per l'ingresso ai recinti delle due esposizioni (veggasi ultima parte della presente).

I prezzi ridotti dei biglietti anzidetti, ed i relativi istradamenti, saranno indicati a ciascuna stazione dal Controllo Pro-

dotti, con apposita nota. Oltre il prezzo del biglietto si dovrà riscuotere la tassa fissa di L. 2,50 per la Carta d'ingresso.

Queste carte, previamente bollate col timbro a secco, saranno fornite, dagli Uffici di Controllo, a tutte le stazioni ed agenzie delle linee nominate negli elenchi suddetti.

La vendita dei biglietti a prezzo ridotto sia per Faenza che per Piacenza dovrà essere iniziata il giorno 8 Agosto 1908 e continuata fino al mezzogiorno del 30 Ottobre 1908.

I biglietti stessi avranno la validità di 8 giorni, compreso quello dell'acquisto.

Sui biglietti mod. *I*-202 e sulle relative matrici, come pure sui biglietti speciali a serie fissa di cui verranno provviste le stazioni principali, sarà da citarsi il numero della carta di riconoscimento, ed anche su quest'ultima dovrà essere apposto, nell'interno della copertina, il bollo della stazione distributrice, nonchè l'indicazione del numero del biglietto ferroviario corrispondente.

Non è ammesso il rilascio dei biglietti a prezzo ridotto senza il contemporaneo acquisto, da parte di ciascun viaggiatore, della carta di riconoscimento, e quindi ad ogni biglietto con riduzione distribuito per Faenza o per Piacenza dovrà corrispondere una carta di riconoscimento.

Questa carta, munita della firma del titolare, dovrà essere esibita, tanto nel viaggio di andata, quanto in quello di ritorno, ad ogni richiesta del personale ferroviario, a giustificazione del possesso del biglietto a prezzo ridotto.

All'inizio del viaggio di ritorno, i biglietti dovranno essere presentati alla stazione di Faenza, o rispettivamente a quella di Piacenza, per la prescritta bollatura. Non occorre invece sui biglietti medesimi alcuna certificazione da parte del Comitato dell'esposizione.

I portatori dei biglietti di qualsiasi classe sono esclusi dai *treni direttissimi,* ed i portatori dei biglietti di 3ª classe sono esclusi anche dai treni diretti.

Tutti i biglietti di cui trattasi dànno facoltà di effettuare una fermata intermedia, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno, sotto l'osservanza delle modalità stabilite dall'Allegato 7 alle Tariffe, avvertendo però che la durata della fermata è limitata soltanto dalla validità del biglietto.

I viaggi di ritorno da Faenza o da Piacenza, iniziati in

tempo utile, possono essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità del biglietto, a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione, senza fruire della fermata intermedia.

Il passaggio in classe superiore è ammesso verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

Le carte di riconoscimento saranno da contabilizzarsi in fondo al prospetto primo del mod. *I*-213, con apposita intestazione.

Biglietti di congiunzione tra Faenza e Piacenza.

Per facilitare ai viaggiatori il modo di recarsi a visitare le due esposizioni, di Faenza e di Piacenza, è stato aggiunto, alle Carte di riconoscimento di cui sopra è cenno, uno scontrino (timbrato a secco) valevole pel viaggio di *andata* e *ritorno* a prezzo ridotto del 40 % da Faenza a Piacenza o viersa.

Pertanto, a richiesta dei titolari delle carte di riconoscimento o verso ritiro dei detti scontrini, le stazioni di Faenza e di Piacenza dovranno rilasciare i biglietti speciali di andata e ritorno, rispettivamente per Piacenza e per Faenza, di cui verranno provviste dal Controllo Prodotti, riscuotendo il prezzo sugli stessi indicato.

I biglietti medesimi, sui quali dovrà essere citato il numero della carta di riconoscimento riprodotto nello scontrino, dovranno essere usufruiti entro il periodo di validità degli altri biglietti di cui nella prima parte della presente.

Gli scontrini devono essere presentati uniti alla carta di riconoscimento: quelli che venissero presentati isolatamente o comunque già staccati dalla carta anzidetta non saranno da tenersi validi.

Anche nei detti viaggi tra Faenza e Piacenza, l'identità personale dei viaggiatori nei riguardi del regolare possesso del biglietto a prezzo ridotto dovrà essere provata dalla carta

di riconoscimento, la quale pertanto sarà da esibirsi ad ogni richiesta del personale ferroviario.

Nei viaggi tra Faenza e Piacenza non è concessa alcuna fermata intermedia. Nel ritorno, i biglietti dovranno portare semplicemente la bollatura della stazione di partenza.

Pel compimento dei viaggi di ritorno iniziati in tempo utile, vale la stessa norma di cui nel terz'ultimo capoverso della prima parte della presente.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

ELENCO delle linee le cui stazioni sono autorizzate a rilasciare i biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto per FAENZA.

Ala–Verona.
Brescia-Verona-Venezia.
Brescia–Piadena–Parma.
Bologna–Ancona-Portocivitanova.
Bologna–Padova.
Castelbolognese–Ravenna.
Cremona-Mantova-Legnago–Monselice.
Dossobuono–Rovigo.
Empoli-Siena.
Ferrara-Ravenna–Rimini.
Firenze-Empoli-Pisa–Livorno.
Firenze–Faenza.
Foligno-Falconara.
Lavezzola–Lugo.
Mestre-Treviso.
Modena-Mantova-Verona.
Piacenza-Parma–Bologna-Firenze-Terontola.
Pisa-Lucca.
Pisa-Viareggio.
Pistoia-Lucca-Viareggio.
Portocivitanova-Macerata.
Terontola-Foligno.

ELENCO delle linee le cui stazioni sono autorizzate a rilasciare i biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto per PIACENZA.

Alessandria–Stradella–Piacenza.
Alessandria–Asti–Torino.
Alessandria–Casale–Vercelli.
Alessandria–Acqui–Savona.
Alessandria–Bra–Cavallermaggiore.
Asti–Castagnole.
Asti–Casale–Mortara.
Avenza–Carrara.
Brescia–Piadena–Parma.
Bologna–Faenza–Rimini.
Bologna–Ferrara–Padova.
Castelbolognese–Lugo–Ravenna.
Chivasso–Casale.
Chivasso–Ivrea.
Colico–Chiavenna.
Como–Lecco.
Cuneo–Cavallermaggiore.
Cuneo–Bastia.
Dossobuono–Rovigo.
Genova–Acqui–Asti.
Genova–Savona.
Milano–Gallarate–Arona–Domodossola.
Milano–Torino.
Milano–Chiasso.
Milano–Lecco–Colico-Sondrio.
Milano-Treviglio–Brescia–Vicenza–Padova–Venezia.
Milano-Piacenza–Bologna-Pistoia.
Milano-Pavia-Voghera-Novi–Genova-Pisa-Livorno.
Milano–Mortara–Alessandria–Novi.
Modena–Mantova–Verona-Ala.
Mortara–Novara–Luino.
Novara–Varallo.
Palazzolo–Paratico.
Parma–Spezia.
Pavia–Codogno–Piadena–Legnago-Monselice.
Pavia–Stradella.
Pisa–Lucca.
Rovato–Bergamo–Lecco.
S. Stefano di Magra–Sarzana.
Torreberetti–Pavia.
Torino–Bra-Savona.
Treviglio–Cremona.
Treviglio-Bergamo.
Viareggio-Lucca.
Vercelli-Mortara–Cava M.

Circolare N. 156.

(SERVIZIO VIII)

Congresso internazionale di Educazione morale e sociale in Londra.

(Vedi Circolare N. 147-1908)

Si avverte che i termini di tempo, per fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale *I*, pei viaggi dei partecipanti al Congresso suddetto, sono stati modificati come appresso:

Andata: dal 15 al 27 settembre 1908.
Ritorno: dal 25 settembre al 5 ottobre detto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 158.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione di lavori femminili e di suppellettile domestica — Esposizione Zootecnica — Mostra artistica di quadri — Mostra fotografica in Bergamo.

In occasione delle Esposizioni e Mostre suddette, dovranno essere applicate tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni di oggetti d'arte, merci ed animali, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale *I*, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti periodi di tempo:

Andata e Ritorno: dal 15 agosto al 15 settembre 1908.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

ANNO I - N. 33. 15 AGOSTO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, agosto 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 235.

(SERVIZIO IV)

Regolamento per la prevenzione degli infortuni.

Si è provveduto alla ristampa delle disposizioni relative all'esecuzione del Regolamento per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nell'esercizio delle Strade Ferrate, approvato con R. Decreto 7 maggio 1903, N. 209.

Le disposizioni suddette sono riprodotte in tre distinte pubblicazioni, destinate una agli uffici, l'altra agli agenti considerati operai a termine della vigente legge sugli infortuni sul lavoro e la terza alle officine, ai cantieri, ed a tutti quei luoghi dove occorra che sia affissa.

Queste pubblicazioni sostituiscono, senza variazioni, quelle contenute negli Ordini di Servizio generali N. 216-1904 (R. A) e N. 13-1904 (R. S.) e nell'Ordine Generale di Servizio N. 13-1904 (R. M.) finora vigenti sulla Rete. E perciò le nuove pubblicazioni dovranno essere distribuite rispettivamente soltanto a quegli uffici, agenti, officine, ecc. che fossero sprovviste dei citati Ordini Generali delle cessate Società esercenti.

I Servizi Centrali, le Direzioni Compartimentali indirizzeranno le loro richieste al Servizio Centrale VI.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 236.

(SERVIZIO VIII)

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli Agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 223-1908).

La Società Cooperativa di Consumo, costituitasi fra gli Agenti del basso personale ferroviario in Luino, è stata ammessa a fruire della Tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti

per conto delle Società ferroviarie sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite dal Regolamento di cui l'Ordine di Servizio N. 25-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea).

La predetta Società dovrà, pertanto, essere iscritta nell'elenco Allegato *A* del Regolamento medesimo.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 237.

(SERVIZIO X e XI)

Sagoma limite speciale per la linea Cosenza-Pietrafitta.
(Vedi Ordine di Servizio N. 121-1908).

In relazione alle condizioni speciali di alcune opere d'arte esistenti lungo la linea Cosenza-Pietrafitta i veicoli ed i carichi destinati a circolarvi debbono essere compresi entro la sagoma limite speciale già adottata per la linea Palermo-Marsala-Trapani, di cui l'Ordine di Servizio N. 121 pubblicato nel Bollettino N. 20-1908.

Tutte le prescrizioni contenute in detto Ordine di Servizio sono quindi estensibili alla linea Cosenza-Pietrafitta.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 238.

(SERVIZI VII e X)

Carri noleggiati dalle ferrovie dello Stato e principali norme circa il loro trattamento.

(Vedi Circolari del Servizio VII, n. 30 e 34-1906).

In seguito all'avvenuta restituzione alle Ditte proprietarie di alcuni gruppi di carri ed al nuovo noleggio di 100 carri chiusi stipulato colla Società « L'Ausiliare » di Milano, si crede opportuno di elencare nuovamente i dati di marcatura e numerazione di tutti i carri noleggiati ora in circolazione sulle Ferrovie dello Stato e di riassumere, coll'occasione, le disposizion più importanti relative al trattamento di tali carri, avvertendo come premessa che, agli effetti dell' utilizzazione, essi devono essere considerati come i carri di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

Pezzi di ricambio. — I pezzi di ricambio occorrenti per qualsiasi riparazione devono tutti essere richiesti alle Officine di Bologna, con la indicazione della serie, del numero e della Ditta proprietaria del carro al quale i pezzi sono destinati, e, se possibile, delle marche esistenti sui pezzi tolti d'opera.

Le officine di Bologna li forniranno colla indicazione dei rispettivi prezzi, senza però farne addebito.

I pezzi tolti d'opera, siano o no riparabili, dovranno essere spediti alle stesse Officine di Bologna, colla indicazione della serie, del numero e della Ditta proprietaria del carro dal quale provengono, e senza contabilità.

Le Officine di Bologna, dopo esaurite le pratiche circa il conguaglio delle rispettive bollette di temporanea importazione, cureranno a tempo debito il versamento al Magazzino, come materia, a credito dell'Esercizio, dei soli pezzi riconosciuti fuori uso; addebiteranno però all'Esercizio il valore d'acquisto dei pezzi prelevati dalla scorta e applicati ai carri noleggiati in sostituzione di quelli dichiarati fuori uso.

Le Officine suddette invieranno trimestralmente all'Ufficio

Studi e Collaudi del Materiale Rotabile a Firenze l'elenco dei pezzi di ricambio chiesti e spediti nel trimestre, e richiederanno semestralmente allo stesso Ufficio di Firenze la rifornitura di quelli occorrenti per i prevedibili bisogni di altri sei mesi.

È formalmente proibito d' impiegare pezzi di ricambio di tipo diverso di quelli in opera nei suddetti carri.

Riparazioni. — Le riparazioni, qualunque ne sia la causa, come pure le visite periodiche ed i rialzi devono esser fatte a spese delle Ferrovie dello Stato.

E' fatta eccezione per i carri di proprietà della « *Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft* » di Vienna, le cui riparazioni, semprechè dipendano da deperimento naturale, devono essere a carico della Ditta proprietaria, liquidandole in base ad apposita tariffa convenuta ed a suo tempo comunicata. Si confermano al riguardo le particolari istruzioni impartite dal Servizio Centrale X fin dal gennaio 1906, circa le modalità da seguirsi nel fare gli addebiti alla Ditta proprietaria, e siccome per tutto il tempo in cui i carri in parola restano in Officina, per riparazioni dovute a deperimento naturale, non dev'essere corrisposto alla Ditta neppure il nolo, così si raccomanda di fare in modo — e ciò in relazione all'obbligo morale assunto verso la Ditta — che il periodo d'inoperosità, compatibilmente alle esigenze del servizio non sia inutilmente prolungato.

Carri distrutti o quasi distrutti. — Verificandosi il caso che un carro qualsiasi noleggiato venga, in seguito ad accidenti, distrutto o ridotto in condizioni tali da non essere più riparabile, se ne dovrà dare immediato avviso al Servizio Centrale X, per gli ulteriori incombenti, allo scopo di evitare che, oltre al pagamento da farsi alla Ditta del valore del carro, si continui a corrispondere anche il nolo.

Carri etichettati per la riparazione. — I carri noleggiati muniti di etichetta per la riparazione dovranno essere inoltrati senza ritardo nell'Officina o nella Squadra Rialzo cui sono destinati, evitando assolutamente che essi vengano concentrati insieme agli altri nei parchi di deposito, dove subiscono delle soste eccessive, e da dove in caso di restituzione difficilmente potrebbero essere tolti.

Visite intermedie. — I carri indicati nell'Elenco *D*, invece dei guancialetti felpati hanno, nelle boccole, del cotone compresso.

Essendosi constatato che per questi carri è troppo lungo il periodo di 36 mesi prescritto dall'Ordine di Servizio 48-1907, tra una visita e l'altra con rialzo, si prescrive che siano sottoposti *ogni sei mesi* ad una visita semplice senza rialzo, come si pratica per carri aventi gli apparecchi del freno continuo, osservando naturalmente le stesse modalità stabilite dal predetto Ordine di Servizio.

Le tabelle che seguono, sostituiscono ed annullano quelle della Circolare 30-1906 (Servizio VII), nonchè le rettifiche contenute nella Circolare 34-1906 (Servizio VII).

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

A) Elenco generale dei carri noleggiati in circolazione sulle Ferrovie dello Stato.

N. d'ordine	Qualità, serie, sigla e numerazione dei carri noleggiati	Quantità	Amministrazione proprietaria	Scadenza del nolo
1	Carri chiusi, serie H, sigla R. M., N. 01 a 0195.	195	Auxiliaire di Bruxelles	31.12.08
2	Carri chiusi, serie HBd, Sigla R. M., N. 0601, 0603 a 0613, 0615 a 0617, 0619 a 0620, 0622 a 0633, 0635 a 0637, 0639 a 0640, 0642 a 0646, 0648 a 0651, 0679 a 0681, 0683 a 0686, 0688 a 0690, 0692 a 0696, 0698 a 0702, 0704, 0706 a 0709, 0711 a 0728, 0732 a 0736, 0739 a 0740, 0742, 0744 a 0747, 0749 a 0750.	100	Ausiliare di Milano	31.12.09
3	Carri chiusi, serie H, sigla R. M., N. 0751 a 0954.	204	Id.	31.12.09
4	Carri chiusi, serie H, sigla R. M., N. 01201 a 01300.	100	Auxiliaire di Bruxelles	31.12.08
5	Carri chiusi, serie H, sigla R. M., N. 01501 a 01687, 01689 a 01700.	199	Ludewig & Lange Berlino	31.12.08
6	Carri chiusi, serie H, sigla R. M., N. 01701 a 02000.	300	Auxiliaire di Bruxelles	31.12.08
7	Carri aperti, serie L, sigla R. M., N. 02001 a 02062, 02064 a 02150.	149	Id.	31.12.08
8	Carri aperti, serie L, sigla R. M., N. 02501 a 02737, 03001 a 03060.	297	Ausiliare di Milano	31.12.09
9	Carri aperti, serie L, sigla R. M., N. 03301 a 03383 03385 a 03461.	160	Ludewig & Lange Berlino	31.12.08
10	Carri aperti, serie L, sigla R. M., N 03501 a 03520.	(*) 20	Auxiliaire di Bruxelles	31.12.08
11	Carri aperti, serie L, sigla R. M., N. 03601 a 03639.	39	Ludewig & Lange Berlino	31.12.08
12	Carri chiusi, serie H, sigla R. M., N. 04001 a 04110.	110	Id.	31.12.08
13	Carri chiusi, serie R, sigla R. A., N. 3000 a 3099, 3100 a 3187, 3189 a 3261, 3300 a 3399, 3500 a 3599, 3700 a 03737, 4000 a 4034, 4036 a 4038, 4041 a 4067, 4069 a 4071, 4073, 4074, 4100 a 4156, 4158 a 4161, 4163 a 4165, 4167 a 4173, 4175 a 4179, 4181 a 4187, 4189, 4191 a 4199, 4300, 4302 a 4307,	1079 (**)	Erste Eisenbahn-Wagen-Leih-Gesellschaft Vienna	15. 1.09
	A riportarsi . . .	2952		

(*) Hanno nelle boccole il cotone compresso invece dei guancialetti felpati (Vedi elenco D).
(**) N. 189 carri compresi fra i numeri 4000 e 5747 hanno nelle boccole il cotone compresso invece dei guancialetti felpati (vedi Elenco D).

Segue QUADRO *A*).

N. d'ordine	Qualità, serie, sigla e numerazione dei carri noleggiati	Quantità	Amministrazione proprietaria	Scadenza del nolo
	Riporto . . .	2952		
Segue 13	4310 a 4311, 4315 a 4322, 4324 a 4326, 4328 a 4334, 4337, 4339 a 4340, 4342, 4344 a 4349, 4351 a 4352, 4354, 4356 a 4372, 4377, 4379, 4380, 4382 a 4384, 4386 a 4394, 4396 a 4399, 4500 a 4503, 4507 a 4512, 4514, 4516 a 4518, 4520, 4522, 4524, 5001, 5003 a 5005, 5007 a 5014, 5016, 5019 a 5025, 5029 a 5033, 5035, 5037, 5038, 5040 a 5043, 5045, 5047, 5048, 5101, 5103 a 5107, 5110, 5111, 5115 a 5124, 5126, 5128 a 5143, 5145 a 5148, 5150, 5152 a 5154, 5156, 5159, 5161 a 5163, 5165 a 5169, 5171 a 5174, 5176 a 5180, 5182 a 5187, 5189 a 5194, 5196 a 5198, 5300, 5303, 5304, 5306 a 5309, 5311, 5314 a 5321, 5323, 5325, 5330 a 5332, 5336 a 5339, 5341 a 5345, 5347 a 5348, 5600 a 5631, 5700 a 5747, 5800 a 5829, 5900 a 5969		Erste Eisenbahn-Wagen-Leih-Gesellschaft Vienna	
14	Carri aperti, serie M, sigla R. A., N. 6000 a 6049, 6100 a 6275, 6300 a 6399, 6500 a 6599, 6700 a 6755, 6800 a 6828, 6900 a 6988 . . .	600	Id.	15. 1.09
15	Carri chiusi, serie R, sigla R. A., N. 7000 a 7079, 7100 a 7119, 7121 a 7199, 7300 a 7399, 7500 a 7519.	299	Ausiliare di Milano	30. 6.09
16	Carri chiusi, serie NH, sigla F. S., N. 8000 a 8029, 8100 a 8189 . .	120	Nesselsdorfer Wagenbau-Fabrik-Gesellschaft Vienna	3. 5.09
17	Carri chiusi, serie NH, sigla F. S., N. 10600 a 10624, 11100 a 11174.	100	Ausiliare di Milano	31.12.09
18	Carri aperti, serie NL, sigla F. S., N. 14000 a 14277, 14300 a 14399, 14500 a 14599, 14700 a 14799, 14900 a 14999, 15100 a 15124 . .	703	Id.	30.6.910
19	Carri aperti, serie NL, sigla F. S., N. 24000 a 24032, 24100 a 24187.	121	Auxiliaire di Bruxelles	31.12.08
20	Carri aperti, serie NL, sigla F. S., N. 25000 a 25028, 25100 a 25190.	120	Erste Eisenbahn wagen-Leihgesellschaft, Vienna	15. 1.09
	Totale . . .	5015		

B) Indicazione dei carri noleggiati muniti di freno a mano, compresi tra quelli elencati dal N. 1 al 12 incluso del Quadro *A*).

N. d'ordine	Numerazione dei carri con freno a mano	Quantità	Amministrazione proprietaria
1	N. 037 a 052, 0144 a 0165, 0181, 0185 a 0187	42	Auxiliaire di Bruxelles.
2	N. 0718 a 0728, 0732 a 0736, 0739 a 0740, 0742, 0744, a 0747, 0749 a 0750	25	Ausiliare di Milano.
3	N. 0926 a 0954	29	Id. id.
4	N. 01204, 01207, 01211, 01216, 01218, 01219, 01228, 01235, 01237, 01241, 01242, 01252, 01258, 01260, 01261, 01263, 01264, 01269, 01270, 01272, 01275, 01279, 01284, 01287, 01297,	25	Auxiliaire di Bruxelles.
5	N. 01501 a 01560.	60	Ludewig & Lange di Berlino.
6	N. 01711 a 01714, 01816 a 01859, 01901 a 01937.	85	Auxiliaire di Bruxelles
7	N. 02003, 02006, 02015, 02016, 02019, 02020, 02029, 02030, 02034, 02035, 02037, 02040, 02041, 02042, 02050, 02051, 02059, 02060, 02062, 02066, 02069, 02080, 02086, 02092, 02093, 02101 a 02113.	38	Id. id.
8	N. 02686 a 02737, 03001 a 03020. .	72	Ausiliare di Milano.
9	N. 03301 a 03320, 03455 a 03461. .	27	Ludewig & Lange di Berlino.
10	N. 03501 a 03505.	5	Auxiliaire di Bruxelles.
11	N. 04023 a 04030, 04100 a 04110. .	19	Ludewig & Lange di Berlino.

N. B. Per i carri elencati dal numero progressivo 13 in avanti, la cifra delle centinaia, se pari, indica che i carri hanno il freno a mano, se dispari, indica che ne sono sprovvisti. Lo zero è considerato come cifra pari.

C) Distinta dei carri noleggiati dalla « Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft » di Vienna, aventi traverse di testa in legno e custodie dei repulsori cilindriche, ancora in circolazione sulla rete dello Stato.

N. 4021, 4023, 4024, 4026, 4029 a 4031, 4033, 4034, 4038, 4041, 4048, 4158 a 4161, 4163, 4164, 4178, 4179, 4183, 4187, 4189, 4191 a 4199, 4302 a 4307, 4310, 4311, 4315, 4317, 4319, 4321, 4332, 4337, 4339, 4340, 4342, 4345, 4347, 4348, 4352, 4357, 4372, 4377, 4379, 4380, 4382 a 4384, 4396, 4398, 4507, 4508, 4510, 4518, 4522, 4524, 5001, 5003 a 5005, 5007 a 5014, 5016, 5019 a 5025, 5029 a 5033, 5035, 5037, 5038, 5040 a 5043, 5045, 5047, 5106, 5115, 5118 a 5124, 5126, 5128, 5129, 5132 a 5138, 5142, 5146, 5147, 5150, 5153, 5154, 5156, 5159, 5161, 5162, 5165 a 5169, 5171, 5172, 5174, 5176 a 5178, 5180, 5182, 5189, 5190, 5192, 5197, 5300, 5303, 5304, 5306, 5308, 5309, 5311, 5315 a 5321, 5323, 5325, 5330 a 5332, 5336 a 5339, 5341 a 5345, 5347, 5348, 5600, 5602 a 5605, 5607, 5608, 5610 a 5622, 5624 a 5631, 5700 a 5747. Totale N. 255.

D) Distinta dei carri che invece dei guancialetti felpati hanno nelle boccole del cotone compresso.

« Compagnie Auxiliaire » di Bruxelles.

Serie L (Sigla R. M. aperti) 03501 a 03520 — N. 20.

« Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft » di Vienna.

Serie R (Sigla R. A. chiusi).

N. 4021, 4023, 4026, 4029, 4030, 4033, 4034, 4038, 4041, 4158, 4159, 4160, 4161, 4163, 4164, 4179, 4183, 4191, 4302, 4303, 4317, 4319, 4321, 4325, 4332, 4337, 4339, 4340, 4345, 4347, 4348, 4372, 4377, 4382, 4383, 4396, 4398, 4507, 4510, 4518, 4524, 5001, 5003, 5004, 5007, 5008, 5009, 5010, 5011, 5012, 5013, 5016, 5021, 5024, 5025, 5030, 5031, 5032, 5035, 5038, 5040, 5042, 5043, 5045, 5047, 5106, 5115, 5118, 5119, 5120, 5121, 5122, 5123, 5126, 5128, 5129, 5132, 5134, 5135, 5136, 5137, 5138, 5142, 5146, 5147, 5153, 5154, 5156, 5159, 5161, 5162, 5165, 5166, 5167, 5168, 5169, 5171, 5174, 5176, 5177, 5178, 5189, 5190, 5192, 5300, 5303, 5304, 5308, 5311, 5315, 5317, 5318, 5319, 5320, 5321, 5323, 5330, 5331, 5332, 5336, 5337, 5338, 5339, 5341, 5342, 5343, 5344, 5347, 5348, 5600, 5602, 5603, 5604, 5607, 5608, 5610, 5611, 5613, 5614, 5615, 5616, 5617, 5619, 5620, 5622, 5624, 5625, 5626, 5627, 5629, 5630, 5700, 5701, 5702, 5704, 5705, 5706, 5707, 5708, 5709, 5710, 5711, 5712, 5713, 5714, 5715, 5716, 5717, 5718, 5719, 5721, 5722, 5724, 5725, 5727, 5728, 5731, 5732, 5734, 5736, 5737, 5738, 5740, 5741, 5742, 5744, 5745, 5746, 5747. Totale N. 189.

Ordine di Servizio N. 239.

(SERVIZIO VIII)

Servizi internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 43-1907)

Di conformità alla riserva contenuta nell'Ordine di Servizio N. 43-1907, circa l'uso, fino a nuovo avviso, delle lettere di vettura col vecchio bollo pei trasporti in servizio internazionale sotto il regime della Convenzione di Berna, si avverte che col 31 dicembre 1908, cesserà l'accettazione delle dette lettere di vettura vecchio modulo, e dal 1° gennaio 1909 in poi i trasporti dovranno essere quindi presentati con quelle nuove, portanti il bollo di controllo adottato dalle Ferrovie dello Stato.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 240.

(SERVIZIO VIII)

Servizio diretto viaggiatori e bagagli coll' « Engadina ».

(Vedi Ordine di Servizio N. 222-1908)

A completamento del quadro *C* allegato all'Ordine di Servizio N. 222-1908, si riporta qui appresso l'elenco delle tasse da applicarsi alle spedizioni di bagagli per l' « Engadina » lasciate in bianco nel quadro suddetto.

2.20	1.45	3.65	2.20	1.30	3.50
2.40	1.60	4.00	2.40	1.30	3.70
2.75	2.25	5.00	2.75	1.85	4.60
3.45	3.00	6.45	3.45	2.45	5.90
4.15	3.70	7.85	4.15	3.05	7.20
5.10	4.50	9.60	5.10	3.70	8.80
5.95	5.25	11.20	5·95	4.30	10.25
6.70	5.95	12.65	6.70	4.90	11.60
7.60	6.70	14.30	7.60	5.50	13.10
8.35	7.40	15.75	8.35	6.10	14.45
82.62	74.00	156.62	82.62	61.00	143.62

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 241.

(SERVIZIO VII)

Estensione di servizio nella stazione di « Sale Langhe ».

La stazione di *Sale Langhe*, della linea Torino-Bra-Savona, viene abilitata ai trasporti a P. V. Ord. a vagone completo per conto esclusivo della Ditta Ferrari Filomena e Figli, e colle norme e condizioni risultanti dalla sottoindicata avvertenza da trascriversi in calce alla pag. 88 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908) con riferimento al richiamo (11) che sarà da riportarsi di fronte al nome della stazione di Sale Langhe, nella colonna N° 10, facendolo precedere della lettera O:

« (11) Ammessa ai trasporti a vagone completo per conto esclusivo « della Ditta Ferrari Filomena e Figli, che dovrà sempre figurare come « mittente dei trasporti in partenza, da eseguirsi soltanto in porto affran- « cato, o come destinataria di quelli in arrivo, da effettuarsi soltanto in « porto assegnato. Le tasse dovranno applicarsi in base alla distanza « rispettivamente da o per la stazione di Ceva o da o per quella di Saliceto, « a seconda che i trasporti siano in destinazione o provenienza da sta- « zioni verso S. Giuseppe di Cairo o verso Bastia ».

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 242.

(SERVIZIO VII)

Soppressione dello Scalo provvisorio di Torino P. D'Armi. — Facoltà di servizio nelle stazioni di Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa.

(Vedi Ordini di Servizio N. 123-1906 e 94-1907).

Come da avviso al pubblico in data 13 Agosto 1908, lo Scalo provvisorio di Torino Piazza D'Armi, abilitato al servizio della piccola velocità con determinate restrizioni, viene soppresso, a partire dal 17 agosto 1908. Contemporaneamente vengono tolte le limitazioni relative ai trasporti a P. V. ordi-

naria esistenti per le Stazioni di Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa, le quali sono quindi dalla stessa data riammesse al completo servizio della piccola velocità ordinaria.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione 1° luglio 1908) si dovrà:

A pagina 98:

Sopprimere il nome della stazione di Torino Piazza d'Armi con le relative indicazioni;

Togliere i richiami (9) e (10) dalla colonna 10 di fianco alla lettera O rispettivamente per le stazioni di Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa.

Sopprimere in calce le note (8), (9) e (10).

A pagina 111 (tabella n. 1.):

Sopprimere il nome della stazione di Torino Piazza D'Armi con le relative distanze.

A pagina 236:

Sopprimere il nome della stazione di Torino Piazza D'Armi con le relative indicazioni.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 243.

Attivazione del Servizio completo alla Stazione di Roasenda.
(Vedi Ordine di Servizio N. 41-1906).

A datare dal 17 agosto 1908 la stazione di Roasenda, la quale è stata provveduta della strada d'accesso, viene ammessa, senza restrizione, in servizio interno e cumulativo italiano, ai trasporti a G. V., P. V. Ordinaria e P. V. Accelerata, compresi i veicoli ed il bestiame, e cessano quindi dal giorno stesso le limitazioni del Servizio merci previste dall'Ordine Generale di Servizio N. 1-1905 ex R. M., dall'Ordine di Servizio N. 6-1905, nonchè dal punto 1° dell'Ordine di Servizio N. 44-1906, che resta abrogato.

In conseguenza a pag. 79 del Volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche » (edizione 1° luglio 1908) si devono sostituire le indicazioni relative alla Stazione di Roasenda con le seguenti:

Roasenda	Santhià-Arona	Torino (Sez. Torino II)	Novara	4	V	B	G	A	O	F	B	S	—	T	F	—	—	—	—	S

Sopprimendo in calce la nota (7).

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 244.

(SERVIZIO VIII)

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Sempione.
(Ordine di Servizio N. 64-1908).

Col 15 agosto 1908 viene attivato un 1° supplemento alla Tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera (via Sempione) edizione 1° marzo 1908.

Nel detto supplemento figurano le nuove corrispondenze dirette indicate nell'annesso prospetto, che si aggiungono a quelle risultanti dall'altro prospetto allegato all'Ordine di Servizio N. 64-1908.

per il Direttore Generale
L. ALZONA

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera
(Via Sempione)

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni e viceversa	Bern (Berna)	Brig (Briga)	Caux	Champéry	Clarens	Gampel	Genève (Ginevra)	Glion	Leysin	Montreux
Acqui	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alassio	—	—	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (2)
Alessandria. . .	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	c. s. (2)
Ancona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aosta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arona.	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—
Asti	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Baveno	—	—	c. s. (3)	c. s.	—	—	a. r.	c. s. (3)	c. s. (3)	—
Bergamo. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brescia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cremona. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c s. Corsa semplice. — a r. andata e ritorno. — (2) In partenza dalla Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (3) In partenza dall'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni e viceversa	Moudon	Renens	Roche (Vaud)	St. Maurice	Territet-halte	Thun	Vallorbe	Vevey	Visp (Viège)	Zermatt
Acqui	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Alassio	—	—	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (1)	—	—	—
Alessandria	—	—	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (3)	c. s. (2)	—	—
Ancona	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Aosta	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—	—
Arona	—	—	—	c.s. a.r. (3)	—	—	a. r. (3)	—	—	—
Asti	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Baveno	—	—	—	—	—	—	a. r.	—	—	—
Bergamo	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Bologna	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (3)	—	—	—
Brescia	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Brindisi	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Cremona	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—

c. s. Corsa semplice. — a. r. Andata e ritorno. — (1) Questi biglietti verranno istituiti nei due sensi soltanto in caso di bisogno — (2) In partenza dalla Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (3) In partenza dall'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni e viceversa	Bern (Berna)	Brig (Briga)	Caux	Champery	Clarens	Gampel	Genève (Ginevra)	Glion	Leysin	Montreux
Domodossola . .	—	—	—	c.s. a.r.	—	—	—	—	a. r. (3)	—
Firenze S. M. N.	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—
Gattinara . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Genova P. P . .	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—
Iselle di Trasquera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Livorno S. M. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messina C.le . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.le. . .	—	—	—	c.s. a.r.	—	—	—	—	a. r. (3)	—
Napoli	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—
Nervi.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Novara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pallanza Fondo Toce	—	—	c. s. (3)	c. s.	—	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—
Piacenza . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Romagnano Sesia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Corsa semplice. — a. r. andata e ritorno. — (3) In partenza dall'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni e viceversa	Moudon	Renens	Roche (Vauds)	St. Maurice	Territet halte	Thun	Vallorbe	Vevey	Visp (Viege)	Zermatt
Domodossola . .	—	c.s. a.r.	c,s. a.r. (3)	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	—	—	—	—
Gattinara . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Genova P. P. .	—	—	—	c.s. a.r.	—	—	a. r. (3)	—	c. s. (3)	—
Iselle di Trasquera	—	—	c.s. a.r. (3)	—	—	—	a. r. (3)	—	—	—
Livorno S. M. .	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—	—
Messina C.le.. .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Milano C.le . .	—	c. s. (3)	—	a. r.	—	—	a. r. (3)	—	a. r. (3)	—
Napoli	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Nervi.	—	—	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—	—
Novara	—	—	—	c.s.a.r. (3)	—	—	a. r. (1)	—	—	—
Ospedaletti L . .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Pallanza Fondo Toce	—	—	—	a. r.	—	—	a. r. (3)	—	—	—
Piacenza. . . .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Preglia	-	—	c.s.a.r. (3)	—	—	—	a. r. (3)	—	—	—
Romagnano Sesia	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—

c. s. Corsa semplice. — a. r. andata e ritorno. — (1) Questi biglietti verranno istituiti nei due sensi soltanto in caso di bisogno. — (3) In partenza dall'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni e viceversa	Bern (Berna)	Brig (Briga)	Caux	Champéry	Clarens	Gampel	Genève (Ginevra)	Glion	Leysin	Montreux
Roma T. . . .	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—
San Remo . . .	—	—	c. s (3)	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—
Santhià	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sesto Calende. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spezia.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stresa.	—	—	c. s. (3)	c. s.	—	—	a. r.	c s. (3)	c. s. (3)	—
Torino P. N . .	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—
Varese	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	c. (2)
Varzo.	—	—	—	—	—	c.s. a.r.	—	—	—	—
Venezia	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—
Ventimiglia staz.	—	—	c. s. (3)	—	—	—	—	c. s. (3)	—	—

c. s. Corsa semplice. — a. r. andata e ritorno. — (2) In partenza dalla Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (3) In partenza dall'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni e viceversa	Moudon	Renens	Roche (Vaud)	St. Maurice	Territet-halte	Thun	Vallorbe	Vevey	Visp (Viège)	Zermatt
Roma T. . . .	—	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (3)	c. s. (3)	—	—	—
S. Remo. . . .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Santhià	—	—	—	c. s (1)	—	—	c. s. (	—	—	—
Sesto Calende. .	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Spezia	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Stresa. . . .	—	—	—	a. r.	—	—	a. r. (3)	—	—	—
Torino P. N. .	—	—	—	c.s. a.r. (1)	—	—	—	—	c. s. (3)	—
Varese	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (2)	—	c. s. (2)
Varzo.	a. r. (3)	—	c.s.a.r. (3)	—	—	—	a. r. (3)	—	—	—
Venezia . . .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	a. r. (3)	—	c. s.	—
Ventimiglia staz.	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s.	—

c. s. Corsa semplice. — a. r. andata e ritorno. — (1) Questi biglietti verranno istituiti nei due sensi soltanto in caso di bisogno. — (2) In partenza dalla Svizzera questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno. — (3) In partenza dall'Italia questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Circolare N. 159.

(SERVIZIO X)

Sagoma limite speciale per la linea Palermo-Marsala-Trapani. e Cosenza-Pietrafitta.

(Vedi Ordini di Servizio N. 121. 237-1908 e Circ. N. 95-1908).

A seguito della Circolare N. 95-1908 si porta a conoscenza del personale interessato che oltre ai veicoli indicati in tale Circolare soddisfano secondo i progetti costruttivi, alla sagoma limite speciale adottata per la linea Palermo-Trapani, anche le seguenti carrozze e bagagliai:

Ay	17023	a	17053	CT	38100	a	38199
»	17100	a	17129	»	38300	a	38399
»	17200	a	17233	»	38600	a	38659
»	17300	a	17319	»	38665	a	38669
				»	38800	a	38884
BT	24058	a	24092	ABT	54056	a	54099
»	24100	a	24149	»	54101	a	54175
				»	54200	a	54225
By	27043	a	27092	ABy	56508	a	56582
»	27135	a	27198	»	56600	a	56699
»	27300	a	27334	»	56700	a	56724
»	27400	a	27467	»	56800	a	56820
				»	57000	a	57034
C	30265	a	30267	ADT	63212	a	63229
			32399	DU	90233	a	90252
»	32500	a	32518.	FD	(bagagliai per treni merci) — Tutti		
»	32674	a	32699				
»	32800	a	32814				

Si avverte poi che in dipendenza dell'Ordine di Servizio N. 237 tutti i veicoli compresi nella citata Circolare N. 95 e tutti quelli indicati nella presente, sono ammessi a transitare anche sulla linea Cosenza-Pietrafitta per la quale valgono le stesse disposizioni emanate per la Palermo-Marsala-Trapani con l'Ordine di Servizio N. 121-1908 e con la citata Circolare N. 95.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 160.

(Servizio VIII)

Riconoscimento della qualità della merce o prelevamento di campioni in seguito a domanda dei destinatari.

Avviene sovente che le stazioni, a richiesta dei destinatari, si prestano a verificare le merci per accertare che, agli effetti della tassazione, non corrispondono alla qualità dichiarata.

A tale riguardo osservasi che la dichiarazione della natura della merce, così come è fatta dal mittente, costituisce uno degli elementi essenziali del contratto di trasporto, il quale si forma fra mittente e vettore e deve essere inteso ed applicato come fu da essi voluto, e perciò non può il destinatario che ha accettato di svincolare la spedizione, pretendere che la ferrovia si presti alla verifica della natura della merce e venga così a modificare il contratto anzidetto.

Accettata una spedizione in base alla dichiarazione fatta dal mittente, il vettore incontra in una responsabilità che sta in relazione alla dichiarazione stessa la quale non può essere variata che dalla sola ferrovia nel caso in cui, nel proprio interesse, essa abbia proceduto alla verifica della merce.

Perciò le stazioni non si dovranno prestare, per nessun motivo, alla verifica della qualità delle merci trasportate od al prelevamento dei campioni, anche se richiesti dopo lo svincolo della spedizione, ferma restando, ben inteso, la facoltà nella ferrovia di verificare la merce che le è stata affidata agli effetti dell'art. 10 e 105 delle tariffe.

A questa massima può farsi eccezione pel caso previsto dall'ultimo capoverso dell'art. 105, quando cioè trattisi di merce consegnata dallo speditore, senza imballaggio, ovvero in condizioni tali da essere possibile alla ferrovia conoscerne la natura a prima vista, senza bisogno di perizia o di altro mezzo tecnico o complesso di indagini.

Si fa viva raccomandazione alle stazioni perchè quanto viene disposto colla presente circolare sia scrupolosamente osservato.

per il Direttore Generale
L. Alzona.

Circolare N. 161.

(SERVIZIO VII)

Attrezzi di carico.

(Modificazioni alle Norme pubblicate con l'Ord. di Serv. 67-1907).
(Vedi Ordine di Servizio N. 157-1908).

In seguito alla costituzione in Bologna della Gestione Copertoni Attrezzi e Statistica (Ordine di Servizio N. 157-1908) e in attesa che siano ristampate, con le opportune modificazioni, le vigenti « Norme per la utilizzazione e circolazione dei copertoni, ecc. » si dispone:

1° Che a datare dal ricevimento della presente, le stazioni versino alla *Gestione Copertoni Attrezzi e Statistica di Bologna* anzichè alla rispettiva Divisione o Sezione del Movimento e Traffico, i tagliandi dei Mod. *G*-155 emessi a scorta di attrezzi di carico spediti, e così pure i bollettini dei Moduli *G*-155 pervenuti a scorta di attrezzi di *ritorno* e di attrezzi ricevuti per *ripartizione od in transito* (paragrafi III, V, VI, XVIII, XX delle Norme);

2° Che, dalle stazioni aventi deposito di attrezzi, sia compilato, a cominciare dal 20 agosto 1908 il Rapporto mensile *G*-164 (paragrafo XXVIII delle Norme) in un solo esemplare da trasmettersi, insieme alla copia della corrispondenza scambiata per ottenere la restituzione degli attrezzi spediti, alla prenominata Gestione, restando così esonerate le stazioni stesse dal compilare i duplicati del Rapporto *G*-164 medesimo.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 162.

(Servizio VIII)

Congresso Magistrale della Associazione Italiana « Niccolò Tommaseo » in Venezia.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 28 agosto al 5 settembre 1908.
Ritorno: dal 2 al 10 settembre detto.

per il Direttore Generale
L. Alzona.

Circolare N. 163.

(Servizio VIII)

Concorso e Corse Automobilistiche in Bologna.

In occasione del Concorso e delle Corse Automobilistiche che avranno luogo a Bologna nei giorni 6 e 7 settembre 1908 devono essere accordati, tanto pei viaggi dei partecipanti, quanto per le spedizioni di merci, veicoli, ecc. (queste ultime dirette ferme stazione-Bologna) le riduzioni stabilite dalla Concessione speciale *I*, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 16 agosto al 7 settembre 1908.
Ritorno: dal 6 al 20 settembre detto.

per il Direttore Generale
L. Alzona.

Circolare N. 164.

(SERVIZIO VIII)

Disposizioni temporanee circa i trasporti di frutta fresche destinate a Stoccarda.

(Vedi Circolare N. 29-1907)

Come negli scorsi anni anche in questo i trasporti di *frutta fresche* (esclusa l'uva pigiata e l'uva da tavola) a *vagone completo dall'Italia per Stoccarda,* dovranno, pel periodo dal 1° settembre al 15 dicembre 1908, essere indirizzati esclusivamente alla stazione di *Stuttgart Nordbahnhof,* quando sulle relative lettere di vettura non risulti tassativamente indicata quella di *Stuttgart Westbahnhof,* restando così esclusa per detti trasporti, e pel periodo di tempo sopra indicato, la stazione di *Stuttgart Hauptbahnhof.*

Le stazioni della Rete dovranno prender nota di queste disposizioni per tenerne conto all'occorrenza.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 165.

(SERVIZIO VIII)

III Congresso della stazione Universitaria del Club Alpino in Ala.

In occasione dei Congresso suddetto devono essere accordati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 15 al 23 agosto 1908.
Ritorno: dal 23 agosto al 10 settembre detto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

ANNO I - N. 34.

22 AGOSTO 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, agosto 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 245.

(Servizi VII e IX)

Limitazioni di servizio nelle stazioni.

(Vedi art. 9 Regolamento per la Circolazione dei treni e art. 9 Norme per i Dirigenti).

Una stazione può essere *disabilitata* dal Servizio movimento per uno o più treni, anche se vi abbiano fermata, purchè — in analogia all'art 9 del Regolamento per la circolazione dei treni. — vengano osservate le norme seguenti:

a) la stazione, durante la *disabilitazione*, deve essere considerata come una semplice fermata, di modo che il servizio movimento verrà regolato dalle due stazioni limitrofe abilitate;

b) l'ordine di partenza ai treni aventi fermata nella stazione sarà dato dal capo treno;

c) i deviatoi devono essere assicurati con serratura di sicurezza o con fermascambio, e le relative chiavi saranno custodite dal dirigente;

d) agli altri servizi si deve provvedere con agente idoneo; e dove trovisi soltanto un deviatore o un manovale e il servizio viaggiatori e bagagli sia assai limitato, si potrà disporre che i viaggiatori in partenza vengano consegnati al capo treno, il quale rilascerà il prescritto Mod. *I*-204 a quelli a tariffa ordinaria, mentre consegnerà quelli muniti di richiesta di viaggio a prezzo ridotto alla prossima stazione in cui il treno abbia sufficiente fermata, o alla stazione di arrivo; la consegna e riconsegna dei bagagli si farà sul treno a mezzo del conduttore. Qualora poi il servizio viaggiatori e bagagli avesse una certa importanza — fermo restando quanto sopra è detto per i viaggi a prezzo ridotto — le stazioni disabilitate funzioneranno per le corrispondenze di maggior frequenza come case

cantoniere, con l'osservanza quindi delle norme stabilite negli articoli 25 e 31 dell'Istruzione N. 6-1907 del Servizio IX, ma provvedendo però direttamente alla contabilizzazione dei biglietti distribuiti in base alle norme stesse.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 246.

(SERVIZIO VIII)

Concessione speciale XIV

(Vedi Ordine di Servizio N. 8-1905).

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV (Ordine di Servizio N. 8-1905) si devono aggiungere - nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle rispettive Sedi – i Sodalizi seguenti:

Società di educazione fisica « Nettuno ».	Alghero
Unione Sportiva « Ruggero Bonghi »	Anagni
Società Ginnastica « Fulgor »	Bagnacavallo
Societa Ginnastica femminile « Italia ».	Bari
Società Ginnastica « Clodia »	Chioggia
Associazione Sportiva « Genova »	Genova
Società Ginnastica « Forza e Costanza ».	Iseo
Società Ginnastica « Valtellina »	Sondrio
Società Ginnastica « Voluntas »	Spazzavento (Pistoia)
Società Ginnastica « Marzia Todi »	Todi (Perugia)
Football Club di Venezia	Venezia

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 247.

(SERVIZIO XI)

Attivazione del sistema di blocco, nei due sensi di marcia dei treni, fra le stazioni di Sampierdarena (Cabina *G*) e Voltri, degli apparati centrali di manovra nelle stazioni medesime ed in quelle intermedie, nonchè degli apparecchi di protezione dei passaggi a livello più importanti del tronco stesso.

Dalle ore dodici del giorno 1° Settembre 1908 verrà attivato fra le stazioni di Sampierdarena (Cabina *G*) e Voltri, della linea Sampierdarena-Ventimiglia, l'esercizio col sistema di blocco nei due sensi di marcia dei treni e verranno inoltre attivati gli apparati centrali per la manovra dei deviatoi e dei segnali nelle stazioni di Cornigliano, Pegli, Pra e Voltri e dei soli segnali in quella di Sestri Ponente.

I posti di blocco sono ubicati come segue:

Stazione di	Sampierdarena	(cabina *G*)	Km.	0.082,10	Posto di *B*.	N. 3
» »	Cornigliano	(F. V.)	»	1.661,30	» *B*.	N. 4
» »	Sestri Ponente	(F. V.)	»	3.675,55	» »	N. 5
» »	Pegli	(Cabina)	»	6.160,—	» »	N. 6
» »	Pra	(F. V.)	»	8.814,69	» »	N. 7
» »	Voltri	(Cabina)	»	10.922,74	» »	N. 8

Inoltre, a partire dalla data suddetta, i sottoindicati passaggi a livello saranno protetti dai segnali di blocco dei posti adiacenti, come è indicato nello schizzo allegato al presente ordine di Servizio, e cioè:

il passaggio a livello alla progressiva km. 2.884,65 (Garetta N. 3), dai segnali N. 2 di Cornigliano e N. 5 di Sestri Ponente;

quello al km. 3.325 (Garetta N. 5), dai segnali N. 2 e 5 di Sestri Ponente;

quelli al km. 4.154 (Garetta N. 6) e km. 4.362 (Garetta N. 7), dai segnali N. 4 e 7 di Sestri Ponente;

quello al km. 5.383,35 (Garetta N. 8), dai segnali N. 4 di Sestri Ponente e N. 26 di Pegli;

quello al km. 6.499 (Garetta N. 10), dai segnali N. 6 e 28-29 di Pegli;

quelli al km. 12.259,60 (Casello N. 5) e al km. 12.350 (Attraversamento Tassara), dal segnale N. 24 di Voltri.

A ciascuno dei guardiani dei passaggi a livello suddetti, verrà ordinato a mezzo di apposita suoneria, azionata dal posto di blocco che invia loro il treno, di chiudere i cancelli dei P. L. stessi per poter in tal modo accordare il consenso sui rispettivi segnali di protezione.

Nello schizzo allegato sono indicati:

a) i vari posti di blocco col rispettivo numero progressivo;

b) tutti i segnali che, a partire dalla data sovracitata, saranno in funzione sul tratto Sampierdarena-Voltri;

c) le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Sullo schizzo stesso ogni deviatoio e segnale porta il numero della leva dell'apparato centrale a mezzo della quale viene manovrato.

I segnali che nello schizzo non sono indicati come segnali di avviso, sono di 1ª Categoria.

I dischetti bassi (marmotte) in opera nelle stazioni del tratto suddetto, comanderanno tanto alle manovre che ai treni in partenza od in transito i quali dovranno quindi rispettare non solo l'indicazione del semaforo di partenza, ma anche quella del dischetto basso, situato all' uscita della stazione e corrispondente al binario dal quale i treni stessi dovranno partire o transitare.

Coll' attivazione del blocco suddetto, verrà soppresso l' attuale dischetto a protezione, lato Voltri, dell' attraversamento del raccordo Tassara al km. 12.350, mentre verrà mantenuto quello a protezione del detto attraversamento verso Arenzano. Verrà pure soppresso l'attuale segnalamento di protezione del P. L. di Multedo al km. 5.383,35.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 248.

(Servizio VIII)

Estensione della tariffa locale N. 217 P. V.

Col giorno 24 agosto 1908 la Serie *B* della tariffa locale N. 217 P. V. sarà estesa ai trasporti di « *calci idrauliche e cementi* » in partenza dalla stazione di *Morano Po* ed in destinazione degli scali di *Genova P. C. Calate* (*pei Magazzini Generali*) *S. Benigno Calate, S. Limbania Calate e Savona Marittima,* coi prezzi rispettivamente di L. 5,1790 e L. 6,2975 per tonnellata.

In conseguenza di che nella Serie *B* della tariffa locale N. 217 P. V., prima dell'indicazione della stazione di *Oneglia* dovrà essere inscritta quella di « *Morano Po* » e tale indicazione ed i prezzi di cui sopra dovranno aggiungersi anche nella tabella della serie anzidetta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 249.

(Servizio XI)

Protezione dei treni fermi ai dischi.

Alle disposizioni contenute nell'art. 46 del Regolamento sui segnali relativi alla protezione dei treni fermi ai dischi, è da aggiungersi la seguente:

Ove un Guardiano della linea, dopo esposto alla dovuta distanza il segnale d'arresto a mano a difesa di un treno trattenuto ad un disco, non potesse scorgere il treno fermo, collocherà sulla rotaia due petardi nei modi prescritti pel frenatore di coda e poscia, sempre tenendo esposto il segnale d'ar-

resto, si avvicinerà al treno quanto occorre per poterlo vedere.

Dopo che il treno avrà ripreso la corsa e saranno trascorsi i dieci minuti prescritti, il Guardiano annullerà il segnale d'arresto e si recherà a togliere i petardi dalle rotaie.

Le Divisioni di Mantenimento indicheranno i posti di guardia che si trovano nelle condizioni sopra indicate, e daranno al personale dipendente le necessarie disposizioni.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Ordine di Servizio N. 250.

(SERVIZIO VII)

Servizio cumulativo colla Ferrovia Grignasco-Coggiola.
(Vedi Ordine di Servizio n. 119-1908).

A datare dal 24 agosto 1908 viene ammessa al servizio cumulativo la nuova stazione di Flecchia della Ferrovia Grignasco-Coggiola.

Detta stazione è abilitata ai trasporti a G. V.; P. V. Acc. e P. V. Ordinaria, veicoli e bestiame, è fornita di piano caricatore di fianco, e dista Km. 13 dal transito di Grignasco.

Avvertesi pure che la stazione di Coggiola della Ferrovia suddetta ha assunto la denominazione « Coggiola-Portula ».

Analoghe aggiunte e modificazioni dovranno quindi essere introdotte nell'elenco delle stazioni della Ferrovia Grignasco-Coggiola di cui all'allegato *A* all' Ordine di Servizio N. 119-1908 e nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 251.

(SERVIZIO VIII)

Fogli di accompagnamento bagagli, valori e merci a grande velocità e fogli di consegna a piccola velocità.

Nell'intento di uniformare le norme da osservarsi dalle stazioni per l'invio all'Ufficio Superiore dei fogli di accompagnamento e di consegna merci, si prescrive quanto appresso:

Le stazioni nelle quali hanno termine i treni, devono ritirare i fogli di accompagnamento dei bagagli, dei valori e delle merci a grande velocità, (Mod. *H*-101, *H*-102, *H*-103, *H*-107) nonchè i fogli di consegna a piccola velocità, (Mod. *H*-105) ed inviarli nel giorno successivo alla Divisione o alla Sezione del Movimento e Traffico da cui direttamente dipende il tratto di linea che per ultimo fu percorso dal treno al quale ciascun foglio si riferisce.

Tale invio deve essere fatto con la nota, Mod. *H*-106, in busta suggellata, come corrispondenza raccomandata in servizio scortata dal Mod. *S*-75.

Con l'occasione si rammenta alle stazioni che ritirano i fogli di accompagnamento e di consegna, l'obbligo che hanno di verificarli, onde assicurarsi che le qualità inscritte nella prima parte concordino con quelle della seconda, e che di esse sia stata data ricevuta o fatta annotazione di mancanza dalle stazioni interessate. Il risultato di tale verifica, anche quando non dia motivo ad eccezioni, deve essere indicato nell' apposito spazio dei fogli di accompagnamento ed in quello delle « Osservazioni » dei fogli di consegna.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 252.

(SERVIZIO VIII)

Rinnovazione dei biglietti d'abbonamento con pagamento rateale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 136-1907).

A modificazione di quanto fu disposto col punto III dell'Ordine di Servizio N. 136-1907 circa la rinnovazione dei biglietti d'abbonamento con pagamento rateale, si avverte che, quando l'abbonato dichiari di dover compiere un viaggio nella notte in cui scade la validità dell'uno ed incomincia quella dell'altro abbonamento, la stazione in cui si effettua il cambio di tali recapiti dovrà — d'ora innanzi — praticare sul *nuovo abbonamento* la seguente annotazione: « Vale dalle ore . . . . del giorno . . . . », seguita dal bollo.

L'ora da indicarsi è quella stessa in cui avviene il cambio dei biglietti, e l'annotazione sarà da praticarsi nella parte interna del biglietto, dopo l'enumerazione delle linee per le quali vale l'abbonamento, oppure di contro al grafico per gli abbonamenti intera Rete.

Resta così soppresso il rilascio del biglietto speciale Modello *I*-202 che fin qui era prescritto nei suddetti casi.

Per norma del personale di controlleria si ricorda che i biglietti d'abbonamento con pagamento rateale, sui quali soltanto potrà figurare l'annotazione suddetta, portano nel frontispizio l'indicazione manoscritta del numero 2°, 3°, 4°, ecc. corrispondente al periodo rateale dell'abbonamento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 173.

(SERVIZIO I)

Funzionari delle Divisioni Compartimentali incaricati di ricevere e stendere i contratti.

(Vedi Circolare N. 133-1908).

A complemento di quanto fu comunicato in via preliminare, con la circolare N. 133-1908, circa il funzionamento del Servizio dei Contratti, passato, a partire dal 16 luglio 1908, alla dipendenza delle Divisioni Mantenimento e Sorveglianza di ogni Direzione Compartimentale, rimane stabilito che la funzione di stendere e ricevere i contratti è affidata ai seguenti funzionari:

pel Compartimento di Torino, all'Ispettore Capo, cavalier avv. Luigi ZOPPIS, sostituito in caso di assenza o impedimento, dall'ispettore ing. Umberto NOVARESE;

pel Compartimento di Milano, all'Ispettore Capo cavalier dott. Ludovico FULCIS, sostituito dall'Ispettore cav. Agostino FERRARI;

pel Compartimento di Venezia, all'Ispettore signor Domenico GIUSTO, sostituito dall'Ispettore ing. Ferruccio VOGHERA;

pel Compartimento di Genova, all'Ispettore geom. Riccardo VANNELLI, sostituito dall'Ispettore Vittorio SAVIOTTI;

pel Compartimento di Firenze, all' Ispettore principale avv. Camillo CALLERI-GAMONDI, sostituito dall'Ispettore ing. Guido SARTI;

pel Compartimento di Roma, all' Ispettore principale cav. ing. Carlo Erasmo TERZAGO, sostituito dall'Ispettore ing. Ferruccio BUSINARI;

pel Compartimento di Napoli, all'Ispettore dott. Gaetano PIGNONE DEL CARRETTO, sostituito dall'Ispettore ing. Domenico ARTINA;

pel Compartimento di Ancona, all' Ispettore ing. Carlo VIOLA, sostituito dall'Ispettore ing. Ezio TAGLIAFERRI;

pel Compartimento di Palermo, all'Ispettore cav. ing. Giuseppe GENUARDI, sostituito dall'Ispettore ing. Salvatore MUSSO;

pel Compartimento di Reggio Calabria, in attesa che la Direzione Compartimentale sia integralmente costituita, l'incarico di estendere e ricevere i contratti resta provvisoriamente affidato al delegato ai contratti pel Compartimento di Napoli, dott. Gaetano PIGNONE DEL CARRETTO e in caso di assenza od impedimento al suo sostituto ing. Domenico ARTINA.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 253.

(SERVIZIO VII)

Vendemmia 1908.

Per meglio assicurare la regolarità nei trasporti di uve e mosti, durante la prossima vendemmia, si dànnó le seguenti speciali disposizioni:

PROLUNGAMENTO D'ORARIO PER ACCETTAZIONE E CONSEGNA DEI TRASPORTI.

1. L'accettazione e la consegna dei recipienti pieni d'uva o di mosto o vuoti potranno farsi anche fuori del termine stabilito dall'orario in vigore.

A tal uopo l'orario degli uffici merci e quello di apertura e chiusura dei cancelli saranno opportunamente anticipati e protratti oltre i limiti ordinari, conciliando le esigenze del commercio con quelle del servizio.

In relazione a quanto è detto all'art. 7 delle Tariffe e Condizioni, pel carico e scarico delle uve e dei mosti, resteranno sospese le limitazioni di lavoro nelle domeniche e negli altri giorni festivi, in quelle stazioni e per quei periodi di tempo che verranno di volta in volta preavvisati.

CONDIZIONI PER L' ACCETTAZIONE DEI RECIPIENTI. INDIRIZZI. MARCHE.

2. I recipienti di qualunque genere destinati al trasporto delle uve e del mosto non potranno essere accettati se non in buona condizione e muniti di marche, numeri ed indirizzi, a tenore dell'art. 95 delle Tariffe, terz'ultimo capoverso.

Le marche dovranno essere composte di almeno due lettere dell'alfabeto e di un numero progressivo, in caratteri bene appariscenti, scolpiti sulle pareti o nei fondi dei recipienti ovvero impressi in modo che non possano scomparire per spandimento di recipienti o per l'azione della pioggia od altra in-

fluenza atmosferica. Le marche vecchie dovranno a cura dei mittenti essere raschiate completamente, anzichè annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai recipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere riprodotti con tutta precisione sui documenti di trasporto (richieste di spedizione, fogli di scorta, ecc.), sui quali dovrà essere altresì indicata la vera qualità dei recipienti, cioè se botti, barili, tinozze, tini, bigonce, ceste, cestoni, ecc. esclusa quindi ogni indicazione generica.

Si dovranno sempre applicare ai colli le prescritte etichette, avendo cura di togliere quelle che abbiano servito in precedenti viaggi.

I recipienti vuoti non potranno accettarsi se non saranno spediti in porto affrancato.

DICHIARAZIONE DI GARANZIA PER CARICO ANORMALE.

3. Le botti ed i barili contenenti mosto non dovranno essere tappati al cocchiume, ma dovranno essere muniti di un cannello sporgente, onde dare sfogo ai gaz derivanti dalla fermentazione.

Per questi trasporti i mittenti dovranno rilasciare a seconda dei casi le prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

« *Il sottoscritto esonera l'Amministrazione ferroviaria da ogni responsabilità per mancanza o spandimento del contenuto dei fusti, in causa di spostamento dei medesimi viaggianti a tappo aperto* ». ovvero « *per ogni danno, in caso di spostamento o di urti al contenuto e ai recipienti caricati anormalmente per sua volontà, obbligandosi anche a rispondere del proprio per i danni che per la stessa causa può subire il carro* » ovvero ancora « *per mancanza o spandimento di liquido e per il danno ai recipienti vuoti in seguito a spostamento o capovolgimento dei medesimi viaggianti a tappo aperto e non caricati normalmente per volontà sua, obbligandosi anche a rispondere in proprio pel danno che potesse subire il carro.* »

PRECEDENZA D'INOLTRO E RICAPITO LETTERE DI AVVISO.

4. L'inoltro dei trasporti di uva, di mosto e di recipienti vuoti diretti a prendere carico nelle località di produzione vendemmiale e la loro messa a disposizione dei destinatari, deve avere la precedenza sugli altri di pari categoria.

Il ricapito delle lettere di avviso riguardanti le merci precitate, deve essere fatto anche più volte al giorno e sempre colla maggior sollecitudine, avvertendo che non si ammetteranno ritardi per attendere che il carro sia collocato in posizione di scarico o che la merce sia scaricata nei magazzini.

TENUTA IN EVIDENZA DEL MOVIMENTO CARRI UVA E MOSTO.

5. Per tutta la durata della vendemmia, tutte le stazioni dovranno tener costantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri d'uva e mosto, in partenza, in arrivo ed in transito ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasposto vi si trovi in ritardo.

CARRI IN RITARDO.

6. Le stazioni presso le quali si trovassero eventualmente fermi carri carichi di uva, mosto e recipienti vuoti, già in ritardo o prossimi a scadenza di resa, devono sollecitarne l'inoltro coi treni che più si prestino a far riacquistare il tempo perduto.

7. Le stazioni, che risentono più direttamente gli effetti del maggior traffico della vendemmia, dovranno aver cura specialissima che lo svolgimento del servizio di carico, scarico, di manovre per composizione e scomposizione treni avvenga ogni giorno regolarmente per evitare ingombri e qualora malgrado ciò prevedessero l'eventuale pericolo di ingombro, per qualsiasi ragione, ne dovranno informare immediatamente il proprio Sopraintendente o Ispettore di Riparto.

DOMANDA E FORNITURA DEI CARRI.

8. Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; a questo

riguardo si rammenta che non dovranno accettarsi, per uno stesso giorno richieste dagli speditori per una quantità di carri superiore alla potenzialità dei binari di carico.

Le stazioni, nella distribuzione dei carri, allo scopo di evitare illeciti accaparramenti, dovranno aver riguardo, oltrechè all'ordine di precedenza nelle domande, anche alla precedenza nella consegna della merce, ripartendo il numero dei carri disponibili in proporzione della merce presentata.

Per le spedizioni di uva e mosto le stazioni sono autorizzate a servirsi anche dei carri già indicati come disponibili, avvisandone però con telegramma il Circolo di ripartizione.

Pei trasporti delle uve e dei mosti non si dovrà richiedere caparra per la domanda dei carri, eccezione fatta pei serbatoi.

DOMANDA ED USO DI CARRI SERBATOI DA VINO.

9. Per i trasporti vendemmiali in vagoni serbatoj di proprietà dell'Amministrazione Ferroviaria dello Stato o di privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni rispettivamente contenute nell'allegato N. 14 delle Tariffe e condizioni e nel Regolamento pei carri privati pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 83-1908.

Indipendentemente dalla inscrizione sul mod. **224** nei modi d'uso, per la domanda di ogni carro serbatoio di proprietà dello Stato, le stazioni dovranno emettere il mod. *G.* 165 e ritirare dal richiedente un deposito di lire *dieci.*

Il tagliando *A* del mod. predetto verrà tosto spedito al Circolo di ripartizione da cui dipende la stazione, il tagliando *B* sarà rimesso a chi domanda il carro, quale ricevuta del detto deposito.

Su entrambi i mod. *G.* – 224 e *G.* – 165 deve risultare se e per quale ulteriore periodo di tempo il richiedente intende che la sua domanda debba continuare a valere, nel caso non fosse possibile fornire il serbatoio richiesto alla data stabilita.

Non dovranno accettarsi da uno stesso richiedente domande superiori a due serbatoi da caricarsi in uno stesso giorno e nella stessa stazione, nè domande preventive per accaparra-

mento di serbatoi da fornirsi in modo costante in determinate stazioni durante il tempo della vendemmia.

I Circoli di Ripartizione della Delegazione Circolazione Veicoli di Milano rivolgeranno le richieste di carri serbatoi alla Delegazione stessa; quelli della Delegazione di Napoli (eccezione fatta per la divisione di Palermo) alla Sezione di Movimento e Traffico di Foggia incaricata di ripartirli.

La ripartizione dei carri serbatoi sulla Divisione Movimento e Traffico di Palermo è lasciata a quel Circolo di riparazione.

Le domande di carri serbatoi saranno soddisfatte secondo l'ordine cronologico delle date stabilite pel carico; a parità di data secondo l'ordine di presentazione delle domande; a parità di questa seconda condizione si darà preferenza alle spedizioni a percorsi più lunghi.

Il carico completo del serbatoio deve essere compiuto a spese del mittente e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico, usando di tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le operazioni di carico dovranno essere compiute in un periodo di tempo non superiore a ore 12.

Questo periodo decorrerà:

per i serbatoi di proprietà dello Stato, dal momento in cui il carro sarà posto a disposizione del mittente nel punto di carico;

per i serbatoi di proprietà di privati:

a) nelle stazioni di deposito dei serbatoi, dal momento in cui il carro sarà posto nel punto di carico a disposizione della ditta speditrice;

b) nelle altre stazioni, dal momento dello svincolo del serbatoio da parte della ditta interessata.

Qualora il carico non sia ultimato entro il termine stabilito dall'articolo precedente, come pure quando, dopo ultimato il carico, i serbatoi sostassero per motivi attribuibili alle ditte speditrici, sarà applicata:

a) una penalità di L. 5 per serbatoio e per ogni ora di ritardo, quando si tratti di carri serbatoi di proprietà dell'Amministrazione;

b) una penalità di L. 2,50 per serbatoio e per ogni ora di ritardo, quando si tratti di carri privati.

Nel computo dei ritardi dovranno trascurarsi quelli non eccedenti i 30 minuti, quelli invece che li oltrepassassero saranno

calcolati per un'ora. Nel termine utile per il carico non dovranno computarsi le ore dalle 19 alle 6,30 e dovrà accordarsi la dilazione di un'ora a coloro che, per effetto dell'orario della stazione, avranno dovuto interrompere il carico alla sera per riprenderlo alla mattina successiva.

Nei caso di spedizioni di uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, *il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità.*

FORMAZIONE CARRI MISTI A P. V. OD A G. V.

9. Per le spedizioni non effettuate a carro completo, le stazioni dovranno formare carri misti a P.V. od a G.V., procurando di caricare i vagoni con spedizioni dirette ad una sola destinazione per evitare trasbordi lungo il viaggio, e di scegliere itinerari diretti, in modo che il carro possa raggiungere la propria destinazione senza dar luogo a soste nei punti di transito per cambio di foglio d'accompagnamento.

E' assolutamente vietato di caricare colli d'uva spediti a G. V. sopra vagoni contenenti partite a P. V., anche se diretti ad una stessa stazione.

UTILIZZAZIONE CARRI CHIUSI REFRIGERANTI.

10. Durante il periodo della campagna vinicola è assolutamente vietata l'utilizzazione dei carri chiusi per derrate alimentari, se non per merci richiedenti il loro uso. Però i recipienti vuoti destinati a stazioni poste nelle zone vinicole delle Puglie dovranno preferibilmente caricarsi in questi carri.

Qualora per il volume dei recipienti vuoti non riuscisse possibile il carico di una spedizione in un solo carro chiuso, se ne dovranno impiegare due, anche se utilizzati incompletamente, anzichè ricorrere all'impiego di carri scoperti. Per questi due vagoni dovranno compilarsi due distinte lettere di porto e due fogli di scorta, ma agli effetti della tassazione, debbono considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della serie *F* della tariffa speciale n. 111 P. V.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di porto del secondo carro: *Parte e complemento della spedizione. n. . . . . . del . . . . . caricata nel carro (serie e numero).*

Sulla lettera di porto del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

Allo scopo poi d'impedire possibili abusi, le stazioni di partenza dovranno curare sempre che la domanda del carro da parte degli speditori sia in relazione al quantitativo ed al peso dei fusti da caricarsi.

USO DEI CARRI APERTI CON COPERTONI.

11. Per l'uso dei carri scoperti con copertoni si dovrà sempre esigere la dichiarazione di garanzia da rilasciarsi dal mittente con annotazione sulla lettera di porto, così concepita:

Il sottoscritto esonera l'amministrazione ferroviaria da ogni responsabilità pei danni che possono derivare alla merce in conseguenza del modo con cui viene trasportata.

TRASPORTI DI UVA FRESCA IN PORTO ASSEGNATO.

12. In via eccezionale e per la sola durata della prossima vendemmia, le Tariffe speciali n. 50 e Temporanea a P. V. A., nonchè le eccezionali n. 901 e 905, potranno essere applicate anche in porto assegnato ai trasporti di uva fresca eseguiti in servizio interno o cumulativo italiano.

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a G. V. e quelli a P. V. ordinaria e gli altri che, direttamente o con carteggio da ferrovia a ferrovia, risultassero destinati all'estero, eccezione fatta però di quelli eseguiti in base a speciale concessione.

TRASPORTO DI UVE IN CESTE A G. V. A VAGONE COMPLETO.

13. Per facilitare i trasporti a G. V. dell'uva fresca in ceste ricolme e coperte con tela o con fronde, facendo nel contempo loro fruire delle Tariffe speciali in vigore per le derrate alimentari, si concede che i mittenti, valendosi di cavalletti di

legno, panche ed altri attrezzi, dispongano le ceste a più piani nei vagoni.

Fermo restando che le tariffe speciali saranno applicate alle spedizioni di cui si tratta, solamente quando siano domandate, la tassa dovrà computarsi sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle Tariffe generali o speciali vigenti per l'uva fresca. Il ritorno degli attrezzi avrà luogo gratuitamente a sensi dell'art. 115 delle Tariffe.

A loro volta i destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi ed effettuarne immediatamente la rispedizione, previa presentazione degli occorrenti documenti a G. od a P. V., e le stazioni iscriveranno su questi l'annotazione: « *attrezzi di ritorno della spedizione uva N...... del...... da.....* ».

Quando le spedizioni di uva in ceste eseguite a G. V. a vagone completo con l'applicazione della Tariffa speciale, siano state caricate su piani sovrapposti, si dovrà pretendere una dichiarazione di garanzia così concepita: « *Per i danni d'ogni sorta derivabili alla merce da scomposizione del carico, essendo le ceste disposte in modo anormale* ».

Sui fogli di carico e sui fogli di scorta si dovrà sempre riportare in modo chiaro e preciso la qualità e quantità dei copertoni, tele e tende e degli altri oggetti di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare i recipienti; oggetti che i mittenti dovranno indicare specificatamente sulle lettere di porto e che verranno ritornati alle stazioni mittenti gratuitamente, in base al disposto dell'art. 115 delle Tariffe.

CARICO E SCARICO DEI TRASPORTI A TARIFFA SPECIALE N. 103 P. V. SERIE *B*.

14. Le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca o pigiata con mosto, spedita in tini, bigoncie, navasse o in botti scoperchiate, sotto il regime della Tariffa speciale N. 103 P. V. serie *B*, sono lasciate alle parti, verso deduzione della quota di diritto fisso di L. 0,515 per tonnellata ed operazione. Ciò in analogia a quanto è stabilito per l'uva fresca in ceste o casse.

Qualora, in questi casi, pel carico e per lo scarico si dovesse far uso della gru, perchè ritenuto necessario a giudizio dell'Amministrazione o perchè richiesto dalle parti, si applicheranno le tasse stabilite dall'art. 118 delle Tariffe, ferme restando le disposizioni dell'art. 100 delle Tariffe stesse.

SOPRATASSA SPECIALE PER SOSTA CARRI CARICHI DI UVA.

15. Dal 1° settembre al 31 ottobre p. v. le spedizioni di uva a vagone completo in arrivo alle stazioni delle Ferrovie dello Stato, che dai destinatari non vengono svincolate e ritirate entro il termine prescritto dalle vigenti tariffe, sono soggette al pagamento del diritto di deposito o di sosta nella misura:

di L. 0,10 per ogni quintale di uva (col minimo di L. 6 per vagone) per le prime 24 ore;

di L. 0,20 per quintale (col minimo di L. 12 per vagone) per ogni giorno indivisibile successivo.

Le stesse tasse sono dovute sul carico totale dei vagoni quando questa operazione non sia stata compiuta entro i termini prescritti dalle Tariffe. Oltre al termine stabilito per il carico dell'uva e del mosto, eseguito dalle parti, *potrà essere usata una tolleranza di un'ora*, salvi casi di comprovata necessità che potessero, a giudizio delle Divisioni di Movimento e Traffico, giustificare una tolleranza maggiore.

Alle spedizioni di uva di cui sopra, soggette alle tasse di sosta speciale, non sono applicabili le disposizioni del comma o) *dell'art. 118 delle Tariffe, eventualmente in vigore.*

MODIFICAZIONI AL CONTRATTO DI TRASPORTO.

16. Si raccomanda di osservare scrupolosamente le disposizioni che riguardano i cambiamenti al contratto di trasporto, per evitare ritardi nell'esecuzione delle disposizioni stesse. Sovratutto si deve curare la compilazione del telegramma di avviso perchè riesca chiaro e preciso e contenga tutto quanto occorre per rintracciare subito il trasporto e dare con sollecitudine la conferma senza bisogno di schiarimenti, non omettendo mai di indicarvi il modo di trasporto, se cioè, a grande velocità, a piccola velocità accellerata od a piccola velocità. Il detto telegramma deve essere diretto sempre al *Capo Stazione* e non agli uffici: Celeri, Scalo o Transito. Si avverte che non è ammesso il cambiamento di velocità dalla P. V. alla P. V. A. (art. 109 comma *d*) delle Tariffe.

La conferma al telegramma-avviso deve essere data appena la stazione si è accertata di poter dar corso alla modificazione e questa conferma deve ripetere il tenore dell'avviso ricevuto, domandando il benestare in via telegrafica.

Tali telegrammi devono essere dichiarati *urgenti* ed avere la precedenza sugli altri del servizio merci.

Al giungere del benestare telegrafico, o del piego-disposizioni in antecedenza, l'ordine deve avere immediatamente effetto.

Il piego disposizioni deve inoltrarsi col primo treno utile dopo ricevuta la conferma, perchè possa giungere a destinazione con la maggior sollecitudine.

ANORMALITÀ NEI TRASPORTI.

17. Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa esattamente per stabilire se siavi il ritardo allegato; e quindi, siavi o no ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con intervento di periti abili dai quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilire, ove non esista sulla lettera di porto dichiarazione di garanzia, se l'uva presenti segni di malattia (peronospera), di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione. Il perito od i periti saranno anche chiamati a stabilire la data in cui l'avarìa ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avarìa e se il ritardo, dato che sussista, senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare l'avarìa constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale non può essere impegnativo, ma che ha soltanto lo scopo di constatare i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, lo che è riservato agli uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendibilità delle pretese delle parti, e dall'assumere impegni circa l'ammontare e la liquidazione della indennità.

Qualora a destinazione si constatino avarie alle uve, spandimento di liquido per spostamento del carico (sieno casse, ceste o fusti), si dovrà far tenere presente ai periti che lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro,

per le pendenze della linea, per le inevitabili scosse ed urti cui vanno soggetti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può, nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Qiundi, qualora dalle parti si vogliano attribuire le avarie a urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili, poichè non basta asserire, ma in materia di colpa, occorre provarla in modo diretto e specifico.

TRASBORDI DI MERCI PER GUASTI AI VEICOLI.

18. I carri uva e mosto, che eventualmente dovessero essere trattenuti in qualche stazione per guasti, trasbordi, ecc., saranno fatti proseguire con tutta la maggiore sollecitudine, a preferenza di quelli in corso normale.

Per accelerare l'inoltro di detti cari, come per sollecitarne la riparazione o il trasbordo, o per avvisare le stazioni interessate perchè provvedano il pronto inoltro, si farà uso del telegrafo.

Nel caso di guasto ai veicoli che non possano essere riparati subito sul luogo, sarà effettuato immediatamente il trasbordo, osservando le disposizioni in vigore per quanto concerne gli accertamenti da praticarsi, ed operando con la massima cura onde evitare avarie alle merci.

Dal verbale da compilarsi dovrà risultare esattamente la condizione del carico prima che si proceda al trasbordo; dovrà poi provvedersi ad una verifica della merce con intervento di un perito, e far risultare altresì il peso sia del carico che del vagone in cui il trasbordo fu eseguito. Se la stazione che effettua il trasbordo non è in grado di fare la pesatura, questa dovrà farsi alla stazione destinataria, cui devesi trasmettere il verbale dell'eseguito trasbordo, con annotazione specifica sul verbale medesimo.

TRASPORTI ACCOMPAGNATI DAI PROPRIETARI.

19. Ai proprietari che desiderassero accompagnare o far accompagnare i loro trasporti di uve intatte o pigiate, l'Ammi-

nistrazione concede che essi od il loro incaricato possano viaggiare coi treni merci, verso pagamento di un biglietto di 3ª classe per l'effettivo percorso della spedizione, prendendo posto nelle vetture di 3ª classe, quando ve ne siano in composizione al treno, e diversamente nei carri a bagaglio, *bene inteso subordinatamente alle esigenze del servizio*, e senza alcuna responsabilità da parte dell'Amministrazione nei casi di infortuni che potessero evenualmente loro accadere per fatto di tale concessione.

CONDIZIONI DEI TRASPORTI RISPETTO ALLE LEGGI ANTIFILOSSERICHE.

20. I trasporti delle uve devono essere fatti sotto l'osservanza delle prescrizioni emanate rispettivamente da ciascun Governo, nel cui territorio i trasporti stessi sono diretti o debbono transitare.

L' inoltro di tali trasporti ha sempre luogo a rischio e pericolo dei mittenti, ai quali incombe l'obbligo d'informarsi esattamente delle norme e formalità volute prima di consegnare le spedizioni (art. 8 delle Tariffe).

Tuttavia le stazioni procureranno di facilitare agli speditori un tale còmpito, senza peraltro assumersi alcuna responsabilità, valendosi all'uopo delle prescrizioni emanate dai diversi Governi contro la diffusione della filossera.

Per i trasporti in servizio interno le stazioni terranno presente l' Elenco dei Comuni infetti da filossera o sospetti di esserlo e degli stabilimenti orticoli, aiuole, giardini, ecc. sottoposti a visita.

PULIZIA DEI CARRI E DEI RECIPIENTI DIRETTI ALL'ESTERO.

21. Circa la pulizia dei carri, si raccomanda di curare l'assoluta nettezza, sia esterna che interna, non solo di tutti i carri ma anche dei recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particelle di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine rifiutano i carri, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la filossera.

CARICO A VAGONE COMPLETO DIRETTO ALL'ESTERO.

22. Per assicurare alle spedizioni di uva dirette all'estero l'inoltro dalle stazioni di confine, designate per lo sdoganamento, coi treni coincidenti con quelli di arrivo, necessita che il carico delle casse e delle ceste sia fatto in modo da lasciare nel mezzo del carro, in senso longitudinale, uno spazio libero, onde la dogana possa eseguire subito e senza ostacoli la visita della merce. Altrimenti per visitare i colli situati nelle testate del carro, occorrendo lo scarico di quelli situati nel centro, le spedizioni dovrebbero sostare lungamente prima di essere sdoganate ed inoltrate a destinazione.

TRASPORTI DI VINI PER LA GERMANIA E PER LA FRANCIA.

23. I nostri vini, per essere ammessi in Germania al dazio ridotto a 15 marchi, debbono essere scortati per ogni singolo fusto da un certificato di analisi rilasciato da uno degli uffici enologici governativi a ciò autorizzato.

Tale disposizione rende praticamente inattuabili le spedizioni in piccoli fusti per la Germania; epperò, a facilitare, per quanto è possibile il commercio, occorre che i serbatoi da vino siano a preferenza usati per i trasporti in Germania, utilizzando gli altri mezzi pei trasporti all'interno e per altre destinazioni estere.

Per effetto dell'articolo 2 della Legge francese 1° febbraio 1899, sono esclusi dall'importazione, dall'ammissione nei depositi, dal transito e dalla circolazione tutti i vini esteri che non portano sul recipiente una marca indelebile indicante il luogo di origine.

ISTRADAMENTI ANORMALI.

24. Ferme restando, anche per quanto riguarda trasporti di uva e mosto, le norme generali dell'istradamento per la via più breve, si stabiliscono pei medesimi le seguenti eccezioni:

I trasporti provenienti da Parma e da stazioni al sud di Parma e destinati a stazioni dello stradale Seregno-Chiasso

ed al nord dello stesso, devono essere istradati per la via Parma-Brescia-Bergamo-Seregno-Chiasso.

I trasporti provenienti da Asti loco e transito e da Portacomaro fino Casale e diretti a Novara ed oltre verso Luino ed Arona dovranno seguire la via di Mortara, anzichè quella di Vercelli. Quelli provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano B., Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze e Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti. Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Bra.

Quelli provenienti dalle stazioni di Alba e precedenti verso Bra, di Neive, di Castagnole Lanze, di Costigliole d'Asti, diretti a Mortara ed oltre verso Milano e Novara ed oltre Casale verso Vercelli, seguiranno la via di Alessandria, in luogo di quella di Castagnole-Asti-Casale.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana B.

Qualora, per qualsiasi ragione, una stazione di transito venisse a trovarsi in difficili condizioni di esercizio e tali da rallentare il viaggio dei trasporti che vi fanno capo, le Divisioni e le Sezioni di Movimento dovranno, senza indugio, preoccuparsi dell'inoltro delle merci per altra via, anche se più lunga della normale.

Spedizioni per e dagli Scali di Milano.

25. I trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. ordinaria di uva fresca e pigiata e di mosto a vagone completo da e per Milano, devono essere in partenza o in destinazione esclusivamente della stazione di Milano Porta Romana, la quale viene anzi abilitata, durante il periodo della campagna vinicola, ad eseguire le rispedizioni a G. V. di uve e mosti, colà in arrivo, anche se in piccole partite, e ad eseguire pure a G. V. spedizioni di fusti vuoti di ritorno.

La stazione di Milano Porta Ticinese è ammessa a ricevere i trasporti di uve fresche, uve pigiate e mosti, limitatamente alle provenienze dalle linee o tronchi di linea seguenti:

Modane-Torino, Bussoleno-Susa, Torino-Alessandria-Frugarolo, Trofarello-Chieri, Torino-Novara, Chivasso-Ivrea-Aosta, Novara-Varallo, Novara-Domodossola, Alessandria-Novara, Valenza-Vercelli, Valenza-Vercelli-Garlasco, Torreberetti-Mede, Mortara-Vigevano-Milano P. T., Alessandria-Spinetta, Torino-Pinerolo-Torre-Pellice, Bricherasio-Brage, Airasca-Cavallermaggiore, Moretta-Saluzzo, Torino-Fossano-Cuneo, Savigliano-Saluzzo, Bra-Carmagnola, Bra-Savona-Acqui, Acqui-Alessandria, Savona-Ventimiglia, Alessandria-Cavallermaggiore, Castagnole-Asti-Mortara, Chivasso-Casale, Bastia-Mondovì-Cuneo, Cuneo-Vievola, Asti-Acqui-Acquasanta, Ceva-Ormea, Cuneo-Saluzzo.

La stazione di Milano P. G. è ammessa a ricevere, da qualsiasi provenienza, i soli trasporti a vagone completo di mosto indirizzati alla Società dei magazzini generali ed alla Società cooperativa ferroviaria suburbana di consumo, aventi entrambi binario di allacciamento colla stazione predetta.

La stazione di Milano-Lambrate viene esclusa dai trasporti di uva fresca, pigiata e mosto provenienti dalle linee sopracitate ammesse ad effettuare spedizioni per Milano P. T., o diretti alle medesime.

Abilitazione di Ofantino ai trasporti a P. V A. ed a P. V.

26. Come risulta dai relativi richiami nell'Elenco delle stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche, durante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ottobre p. v, la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosto a P. V. A, ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V. ordinaria, nonchè a ricevere trasporti a P. V. ordinaria di recipienti vuoti per uso dei prodotti vendemmiali.

Servizio a P. V. A. a Genova B. (Terralba).

27. Il servizio a P. V. A. per le uve e mosti in arrivo a Genova Brignole dovrà essere disimpegnato allo scalo P. V. di Terralba anzichè allo scalo a G. V.

Cartellini per carri e serbatoi carichi.
Etichette per serbatoi vuoti.

28. Onde facilitare il compito, più specialmente del personale di manovra e dei treni, nel sollecito inoltro dei trasporti a carro completo di uva e mosto e nel contempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti, si farà uso, come nello scorso anno, in luogo delle etichette ordinarie, del cartellino speciale mod. *G*-264, che porta stampata in rosso la parola *Uva* o *Mosto.*

Questo cartellino deve essere completato a cura della stazione speditrice colle indicazioni del numero e della serie del carro, della data del carico, del nome della stazione di partenza e di destinazione, della via da seguirsi dal trasporto e del nome del destinatario, astenendosi assolutamente dall'esporvi il nome del mittente.

Queste indicazioni dovranno essere praticate sempre in carattere ben chiaro, facendo uso preferibilmente di lapis bleu o rosso.

Ogni carro chiuso, carico di uva o di mosto, dovrà essere munito di due di questi cartellini, da appendersi ai due ganci di chiusura delle portelle, a mezzo della funicella del piombo, nel modo seguente:

Assicurata, come d'uso, la cordicella del piombo al gancio di chiusura delle portelle del carro, se ne fanno passare i due capi nei due occhielli del cartellino, vi si pratica un nodo semplice ed allentato, indi si applica il piombo.

Pei carri aperti con copertoni assicurati da corda unica, il cartellino lo si applica, da una parte alla cordicella del piombo, seguendo le prescrizioni succitate, dall'altro lo si annoda alla corda unica, curando che entrambi questi cartellini si trovino in posizione ben visibile e possibilmente al centro delle fiancate del carro.

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Pei carri serbatoi che viaggiano a vuoto, si dovrà far uso delle etichette mod. *G*-272, da applicarsi su entrambi i lati dei carri, preferibilmente nella parte centrale della cassa.

Nulla resta variato di quanto riguarda l'applicazione delle altre etichette.

Avuto però riguardo alla importanza ed alla natura dei trasporti vendemmiali e per offrire maggior garanzia di sollecitudine nell'inoltro dei carri suddescritti, si stabilisce che nell'interno di ciascun carro chiuso od aperto con copertone, sia deposto in un punto facilmente visibile, ed assicurato ad uno dei recipienti, anche un terzo cartellino regolarmente completato come si è detto più sopra.

Le stazioni che si trovassero quindi ad avere eccedente un carro senza la relativa contabilità, dovranno inoltrare il carro stesso con spedizione in servizio, in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo, e mancando pur questi, in base a quelle risultanti dal cartellino posto nell'interno, avvertendone telegraficamente la stazione mittente, perchè possa provvedere all'immediato invio di un duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella destinataria. In quest'ultimo caso, rendendosi necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di carico il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica della merce e del peso, redigendo la prima parte del processo verbale.

Le stazioni destinatarie, alle quali arrivassero carri non scortati dal documento originale, prima di assumere a debito il duplicato di contabilità, dovranno accertarsi che nel frattempo non sia loro pervenuto il primo, evitando l'assunzione di un doppio debito.

LISTINI DA APPLICARSI ALLE CONTABILITÀ.

29. Si mantiene pure l'uso dei listini mod. *G*-293 colla scritta *Uva* o *Mosto* da applicarsi, a cura delle stazioni speditrici, sui fogli di scorta dei carri completi, nel margine superiore destro, allo scopo di richiamare maggiormente l'attenzione del personale di stazione su questi trasporti ed evitare così ai medesimi ingiustificate soste.

CONDOTTE FRA LE PUGLIE E L'ALTA ITALIA E VICEVERSA.

30. Durante la campagna vendemmiale, per ottenere maggiore regolarità e celerità nell'inoltro dei trasporti di uva e mosto e recipienti vuoti, e per allontanare ogni pericolo di ingombro nei punti principali di transito e nelle stazioni in cui si manifesta più intenso il lavoro per operazioni di carico e scarico, *fermi restando i termini prescritti dalle Tariffe per la resa della merce*, vengono stabilite apposite condotte costituite da treni facoltativi e speciali, che entreranno in vigore a seconda del progressivo sviluppo della vendemmia, previi accordi fra le Divisioni e le Sezioni di Movimento e Traffico interessate.

I treni, che costituiscono le condotte fra le Puglie e l'alta Italia e viceversa, risultano dagli allegati prospetti *A-B*, e si distinguono in ascendenti dal Sud al Nord e in discendenti dal Nord al Sud.

Le condotte ascendenti dovranno avere i carri raggruppati nel modo seguente:

GRUPPI COMPONENTI LE CONDOTTE ASCENDENTI

1° Gruppo in testa.

31. Carri per le stazioni fino Bologna, riuniti per stazione, e per oltre Bologna verso Poggio Rusco e verso Bagni della Porretta.

2° Gruppo.

Carri per oltre Rimini verso Ferrara.

3° Gruppo.

Carri per oltre Bologna fino Parma, riunite per stazione, per oltre Modena verso Mantova, per oltre Parma verso Spezia.

4° Gruppo.

Carri per oltre Parma fino Chiasso (via Piadena, Brescia, Bergamo, Seregno).

5° Gruppo.

Carri per oltre Parma fino Piacenza, riuniti per stazione e per oltre Piacenza verso Voghera.

6° Gruppo.

Carri per oltre Piacenza fino Milano P. Romana, riuniti per stazione.

7° Gruppo.

Carri per oltre Milano P. S. verso Gallarate, verso la Nord-Milano, e per Milano P. G. e verso Monza.

Perchè il personale di manovra e dei treni possa rilevare facilmente a quale dei suddetti gruppi appartengono i carri, le Stazioni mittenti dovranno applicare a ciascun lato dei vagoni e sulle apposite tabelle un' etichetta colla indicazione in numeri arabi dall' *1* al *7*, corrispondenti ai gruppi stessi.

Non appena l'intensificarsi dei trasporti lo permetteranno, si dovrà provvedere, che ogni condotta sia composta del minor numero possibile di gruppi precitati, ed anzi, che ad ognuno dei gruppi, che rappresentano le correnti di trasporto più importanti, sia fatto corrispondere una condotta sola.

Seguendo questo criterio, cui dovranno uniformarsi le stazioni fin dall'inizio di ogni condotta, Faenza provvederà al completo riordino della IV - VI - XII - XIV - XVI; Bologna della II e VIII; Modena della X.

Qualora si rendesse necessaria l'effettuazione di un maggior numero di treni, oltre quelli esposti nel prospetto *A*, le Divisioni e Sezioni di Movimento interessate, prenderanno gli opportùni accordi per fissare la località in cui la composizione dei medesimi dovrà essere riordinata nel modo prescritto.

Le stazioni di Bari, Foggia, Castellammare Adriatico Ancona dovranno adoprarsi, in modo speciale, per semplificare il lavoro di riordino assegnato a Faenza, Bologna e Modena.

La stazione di Ancona avviserà, rispettivamente a Faenza, Bologna e Modena, il quantitativo per gruppo dei carri viaggianti con ciascuna delle condotte da riordinarsi.

GRUPPI COMPONENTI LE CONDOTTE DISCENDENTI

32. I carri componenti le *Condotte discendenti* dovranno essere raggruppati nel modo seguente:

1° Gruppo.

Carri vuoti per *Foggia.*

2° Gruppo.

Carri con recipienti vuoti per le stazioni da *Foggia* a *Brindisi.*

3° Gruppo.

Carri con recipienti vuoti per oltre *Brindisi.*

Nelle condotte discendenti, i carri contenenti recipienti vuoti, dovranno essere messi in composizione per ordine di srtazione destinataria a cura delle staziani di formazione dei treni.

Le stazioni successive, nelle quali i treni hanno fermata sufficiente, dovranno accertarsi che tale raggruppamento sia stato fatto e provvedere a regolarizzarlo, qualora vi risultassero irregolarità.

Le stazioni di *Bologna, Faenza* ed *Ancona* tratterranno dalle varie condotte i serbatoi vuoti di ritorno, per inoltrarli col treno merci *LL*, col quale potranno giungere a Foggia in tempo per essere lavati durante la notte e fatti proseguire a destino coi primi treni del mattino.

VENDEMMIA SU LINEE DEL PIEMONTE E DELLA LOMBARDIA.

33. Per quanto riguarda i trasporti della vendemmia che si svolgono nelle stazioni delle linee:

Asti-Casale
Alba-Alessandria
Ovada-Acqui
Acqui-Alessandria
Alessandria-Valenza

diretti in prevalenza:

a Milano ed oltre verso Chiasso, Gallarate, Lecco e la Nord-Milano;

a Novara ed oltre verso Luino, Domodossola, Varallo;

agli Scali di Torino ed oltre verso Modane, Torrepellice e Cuneo;

agli Scali di Genova:

si lascia alle Divisioni di Movimento e Traffico direttamente interessate, di prendere gli opportuni accordi tanto per l'attivazione delle condotte, quanto per la composizione delle medesime.

I Signori Ispettori Sopraintendenti, i Signori Ispettori di Riparto dovranno esercitare la massima sorveglianza perchè le disposizioni emanate per regolare i trasporti della prossima vendemmia trovino esatta applicazione e là dove si manifesta più intenso il lavoro e più sentita la necessità di una sorveglianza diretta e costante, potranno essere coadiuvati da altri Funzionari.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 166.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione di fiori, frutta, ortaggi, cani ed animali da cortile in Alba.

Per la circostanza della detta Esposizione sono state consentite le facilitazioni seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E DEI GIURATI.

Applicazione del ribasso portato dalla Concessione speciale N. 1, di cui a pag. 36 e seguenti del relativo volume (edizione 1° luglio 1902) sotto la osservanza delle norme e condizioni ivi contenute, e nei termini di tempo seguenti:

Andata e Ritorno: dal 25 agosto al 20 settembre 1908.

SPEDIZIONI DI MERCI, VEICOLI, IMBALLAGGI, ecc.

Applicazione del ribasso portato dalla Concessione speciale N. 1 suindicata, nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 25 agosto al 13 settembre 1908.
Ritorno: dal 29 agosto al 20 settembre detto.

SPEDIZIONI DEI CANI E DEGLI ANIMALI DA CORTILE.

Queste spedizioni che dovranno effettuarsi nei medesimi periodi di tempo di quelli stabiliti per il trasporto delle merci, veicoli, imballaggi, ecc., fruiranno del ritorno gratuito purchè l'andata sia effettuata a tariffa generale nei modi rispettivamente previsti dagli articoli 45, 46, e 82 delle tariffe.

Il ritorno gratuito sarà accordato a presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata e di un certificato del Comitato dell'Esposizione attestante che gli animali figurarono alla medesima.

Per il trasporto dei cani come bagaglio, secondo lo stesso art. 46 sopra citato, si richiede che essi siano accompagnati dal viaggiatore, sì nell'andata che nel ritorno, e prima di fare la registrazione, deve accertarsi siffatta circostanza richiedendo la produzione del biglietto di viaggio.

Nell'andata lo speditore farà bollare la lettera di ammissione all'Esposizione ed annotare sulla medesima, a cura dell'Ufficio bagagli, la data ed il numero di registrazione della

spedizione. Nel ritorno lo speditore presenterà la detta lettera di ammissione munita della dichiarazione dell'intervento alla Esposizione e verso il ritiro della lettera stessa (da spedirsi al Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto), la stazione di Alba registrerà la spedizione rilasciando una bolletta e riscuotendo la sola tassa di bollo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 167.
(SERVIZIO VIII)

Congressi e Concorsi sportivi e musicali in Alba.
(Vedi Circolare N. 109-1908).

Si avverte che i termini di tempo per fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, pei viaggi dei partecipanti ai Congressi e Concorsi suddetti, restano modificati come appresso:

Andata: dal 28 agosto all'8 settembre 1908.
Ritorno: dal 30 agosto al 12 settembre detto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 168.
(SERVIZIO VIII)

IV Congresso internazionale di Talassoterapia in Abbazia (Austria)

Pei viaggi in destinazione delle stazioni di transito internazionale di Cormons o di S. Giorgio di Nogaro e ritorno dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto la osservanza delle norme e condizioni relative e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 20 al 29 settembre 1908.
Ritorno: dal 28 settembre al 5 ottobre detto.

per il Direttore Generale
L. ALZONA.

Circolare N. 169.

(Servizio VIII)

X Congresso Nazionale del Partito Socialista Italiano in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione Speciale I^a, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo.

Andata: dal 15 al 22 settembre 1908.
Ritorno: dal 19 al 25 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 170.

(Servizio VIII)

XI Congresso Storico Subalpino in Voghera.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l' osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 1° al 13 settembre 1908
Ritorno: dal 5 al 20 settembre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 171.

(Servizio VIII)

Congresso Geologico in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione

speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 15 al 30 settembre 1908.
Ritorno: dal 20 settembre al 5 ottobre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 172.

(Servizio VIII)

VII Congresso Nazionale delle Società di Resistenza in Modena.

Pel viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 1° al 9 settembre 1908.
Ritorno: dal 6 al 15 settembre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno I - N. 35.

29 Agosto 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma agosto 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

R. D. *n. 483 che approva l'annesso testo modificato di taluni articoli delle norme pel servizio legale delle Ferrovie dello Stato.* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 7 luglio 1907, n. 429;

Visto il Nostro decreto 10 maggio 1908, n 280, col quale furono approvate le norme per il riordinamento e pel funzionamento del servizio legale dell'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato;

Visto l'art. 22, capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418, col quale venne abrogato il terzo comma dell'art. 81 della citata legge 7 luglio 1907, n 429;

Sentiti il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri dell'interno, delle finanze, del tesoro, della grazia e giustizia e culti e delle poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Agli articoli da 53 a 60 del capo sesto delle norme approvate col Nostro decreto 10 maggio 1908, n. 280, sono sostituiti gli articoli da 53 a 60 del testo modificato annesso al presente decreto, e visto e sottoscritto d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia*, N. 196, del 22 agosto 1908.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 2 agosto 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
SCHANZER.
V. E. ORLANDO.
LACAVA.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Testo modificato degli articoli 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, del capo sesto delle norme per il servizio legale delle ferrovie dello Stato, già approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280.

Art. 53.

I funzionari appartenenti al servizio ed agli uffici legali attuali dovranno far constare del possesso dei varii requisiti prescritti dall'art. 81 della legge per la loro permanenza nel servizio legale riordinato.

Quelli sforniti dei necessari requisiti saranno trasferiti ad altri uffici, nelle condizioni che saranno stabilite dal direttore generale.

Art. 54.

Accertato quali funzionari appartenenti al servizio ed agli uffici attuali abbiano i requisiti e le attitudini necessarie per potere rimanere nel servizio legale riordinato, il Consiglio di amministrazione, su proposta del direttore generale, confermerà o assegnerà ai funzionari medesimi i gradi e gli stipendi che in corrispondenza della pianta organica, giudicherà a ciascuno

competenti in relazione alle disposizioni dell'art. 18 del regolamento sul personale, approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, ai requisiti, alle attitudini, ai servizi prestati e ad ogni altro apprezzabile elemento.

Art. 55.

La decorrenza dei provvedimenti contemplati nel precedente art. 54, in quanto importino promozioni di grado, sarà fissata distintamente per i singoli funzionari, ed a giudizio del Consiglio di amministrazione, o dal primo del mese successivo alla data della deliberazione rispettiva, o, avuto speciale riguardo alla anzianità dei funzionari nella posizione precedentemente occupata o alle loro funzioni, dal 1° gennaio 1908.

Qualora, poi, nel servizio così riordinato venissero a trovarsi del tutto equiparati funzionari precedentemente situati, per anzianità o per grado, in posizioni notevolmente diverse, sarà in facoltà del Consiglio d'amministrazione di accordare ai funzionari che prima erano più avanzati in carriera l'aumento di una sola classe di stipendio, secondo il quadro I, annesso al vigente regolamento pel personale (approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417).

In casi particolari questo secondo beneficio potrà essere cumulato con quello della decorrenza dal 1° gennaio 1908.

Art 56.

L'assegnazione ai posti nei singoli uffici, sia dei funzionari sistemati come al precedente art. 54, sia di quelli da assumersi secondo il successivo art. 58, è riservata al direttore generale, il quale vi provvederà a norma delle esigenze del servizio, ed in guisa da ottenere la migliore utilizzazione del personale.

Art. 57.

Determinati per numero e per gradi i posti della pianta organica che per effetto dei provvedimenti di cui al precedente articolo 54 siano risultati vacanti, il Consiglio d'amministrazione provvederà a ricoprirli o mediante pubblico concorso, del

quale statuirà le norme, ovvero scegliendo fra i funzionari delle RR. avvocature erariali, del pubblico ministero, tra giudici di tribunale, pretori ed aggiunti giudiziari.

In questo secondo caso, e nel termine stabilito, del quale sarà dato annunzio nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, gli aspiranti faranno pervenire alla Direzione generale delle ferrovie la domanda, stesa su carta bollata, una copia autentica del loro stato di servizio, e tutti i titoli che crederanno all'uopo convenienti

Art. 58.

Spirato il termine di cui nel precedente art. 57, il Consiglio di amministrazione, esaminate le domande e vagliati i titoli, ed assunte, occorrendo, informazioni, sia dai Ministeri competenti, sia altrimenti, su proposta del direttore generale, nominerà quelli degli aspiranti che giudicherà più idonei, a ciascuno assegnando, in relazione alla pianta organica di cui all'art. 52, il grado e lo stipendio che, in riguardo al grado e allo stipendio di cui era munito, potranno competergli in base alla tabella di parificazione (Allegato *C*) compilata in riguardo ai gradi e agli stipendi fissati dal regolamento approvato con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417, ed alle norme di cui al successivo art. 59.

In via straordinaria il Consiglio d'amministrazione potrà, quando concorrano meriti speciali, assegnare il grado immediatamente superiore a quello parificato, collo stipendio minimo relativo stabilito nel quadro I, annesso al succitato regolamento pel personale ferroviario.

Art. 59.

Tutti i funzionari attualmente estranei all'Amministrazione ferroviaria ed assunti, come al precedente art. 58, i quali all'assunzione risultino provvisti di uno stipendio uguale ad una delle classi adottate, per la qualifica loro rispettivamente conferita, nei quadri di classificazione annessi al vigente regolamento sul personale ferroviario, e tale stipendio godano da un tempo uguale, o comunque superiore, all'intervallo utile ivi pre-

visto pel primo dei successivi aumenti, conseguiranno l'aumento stesso contemporaneamente alla nomina.

Ma se prima dell'assunzione al servizio legale delle ferrovie avessero già conseguito l'ultimo aumento da un tempo minore dell'intervallo suddetto, tale tempo sarà computato a loro favore siccome anzianità pel conseguimento del prossimo aumento successivo.

Gli altri funzionari nominati come sopra, che siano provvisti di uno stipendio inferiore al minimo della qualifica loro conferita, o, se superiore, non conforme ad alcuna delle classi suaccennate, ne otterranno, pure insieme alla nomina, la regolarizzazione, mediante aumento, rispettivamente, al minimo od alla classe immediatamente superiore al loro stipendio.

Se l'importo di tale regolarizzazione non supera la metà dell'aumento dal minimo alla classe successiva, o la metà dell'aumento che, secondo il quadro di classificazione conduce alla classe immediatamente superiore (se si tratta di stipendio superiore al minimo), l'anzianità per conseguire subito, o a suo tempo, ai sensi dei due alinea precedenti, il successivo aumento, decorrerà dalla data dell'ultimo aumento di stipendio conseguito dal funzionario prima di entrare nel servizio legale delle ferrovie.

Se, invece, l'importo della regolarizzazione è superiore alla metà degli aumenti come sopra stabiliti nel quadro di classificazione, l'anzianità decorre dalla data del passaggio nell'Amministrazione ferroviaria.

Resta salvo in tutti i casi previsti dal presente articolo, il disposto del terzo alinea dell'art. 19 del vigente regolamento sul personale.

Art. 60.

Ai funzionari delle RR. avvocature erariali e dell'ordine giudiziario che saranno nominati ai posti vacanti per effetto del riordinamento del servizio legale, si applicheranno, per quanto riguarda il trattamento di pensione, le disposizioni dell'art. 48 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato col R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70.

L'importo della pensione o dell'indennità spettante sarà ripartito fra il tesoro e l'Amministrazione delle ferrovie dello

Stato in ragione della somma totale degli stipendi che saranno stati corrisposti ai funzionari prima e dopo il loro passaggio alle ferrovie dello Stato.

Sono mantenute per i funzionari stessi la disposizioni della legge 7 luglio 1876, n. 3212 (serie 2a) per quanto riguarda le ritenute sugli stipendi e sulle pensioni.

Rimangono impregiudicati, per il trattamento di pensione, gli effetti delle sp.ciali dichiarazioni eventualmente rilasciate dai funzionari all'atto della loro ammissione in servizio.

I funzionari suddetti che fossero collocati in disponibilità od in aspettativa, in base alle disposizioni del regolamento sul personale delle ferrovie dello Stato, e che alla scadenza dei termini prefissi non fossero riammessi in servizio, cesseranno di far parte dell'Amministrazione, mantenendo il diritto di conseguire la pensione, o l'indennità di legge loro competente.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Ordine di Servizio N. 254.

(SERVIZIO VII)

Cambiamento di nome delle Stazioni di Agira, Raddusa e Oliveri.

A datare dal 1° settembre 1908, le stazioni di Agira e di Raddusa, della linea Bicocca-Aragona Caldare, e quella di Oliveri, della linea di Messina-Termini Imerese, assumeranno rispettivamente la nuova denominazione di Saraceni, Raddusa-Agira e Oliveri Tindari.

In conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 9 e 238, sopprimere la stazione di Agira con le relative indicazioni;

a pag. 64 e 239, cambiare Oliveri in Oliveri-Tindari;

a pag. 76 e 239 cambiare Raddusa in Raddusa-Agira;

a pag. 90 e 239, inserire, rispettivamente fra le stazioni di Sapri e Sarmato, e fra le stazioni di Saponara Bauso e Scala, quella di Saraceni con le indicazioni attualmente esistenti per Agira;

a pag. 168 (tabella 115) cambiare Agira in Saraceni e Raddusa in Raddusa-Agira;

a pag. 169 (tabella 119), cambiare Oliveri in Oliveri-Tindari.

Analoghe variazioni saranno da praticarsi in tutte le altre pubblicazioni di Servizio in cui trovansi indicati i nomi delle suddette Stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 255.

(SERVIZIO VII)

Mancanza del consenso o del giunto telegrafico.

In relazione all'art. 15, capoverso 5, del Regolamento per la circolazione dei treni si dispone che dove per prescrizione regolamentare o d'orario è stabilito il regime del consenso o del giunto telegrafico, una stazione, quando debba licenziare un treno senza aver ricevuto il consenso o il giunto della successiva, dia al macchinista con mod. G-*40* l'avviso seguente: « *Precauzione fino..... mancando consenso* (*o giunto*) *treno.......*) ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 256.

(SERVIZIO VIII)

Ritorno degli avvisi d'incasso degli assegni ed invio delle note di giacenza.
(Vedi Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX).

Pervengono frequenti lagnanze per il ritardo con cui sono rimborsati agli speditori gli importi degli assegni gravati sulle spedizioni, a sensi dell'art. 122 delle Tariffe e condizioni pei trasporti e dell'art. 13 della Convenzione internazionale di Berna.

Tale ritardo in molti casi si verifica a causa dello smarrimento degli avvisi d'incasso che le stazioni destinatarie dei trasporti sovente inviano come corrispondenza ordinaria, anzichè con le modalità all'uopo stabilite.

Pertanto si richiamano le stazioni alla esatta osservanza delle disposizioni di cui all'art. 25 dell'Istruzione N. 21-1907 (Norme per il Servizio contabile delle gestioni merci).

In particolar modo si rammenta l'obbligo che hanno le stazioni destinatarie di ritornare a quelle mittenti dei trasporti gli avvisi d'incasso degli assegni in apposite buste ordinarie, sulla cui parte anteriore sia incollata la nota di accompagnamento Mod. *I*-554 (per le spedizioni in servizio interno) o il foglio di via Mod. *I*-455 (per le spedizioni in servizio cumulativo italiano).

Per i trasporti in servizio internazionale gli avvisi d'incasso suddetti devono essere ritornati colla scorta del foglio di via o di spedizione in uso pei trasporti medesimi, com'è stabilito al punto 3 del ricordato art. 25 dell'Istruzione N. 21-1907.

Importa poi che la consegna e riconsegna, fra il personale delle stazioni e quello dei treni, dei pieghi contenenti gli avvisi d'incasso e scortati dai Mod. *I*-454 *I*-455, oppure dai fogli di via o di spedizione suindicati, risultino sempre mediante separate e chiare scritturazioni sui libretti di consegna Mod. *H*-70 e sui fogli di accompagnamento Mod. *H*-103 o *H*-107, nonchè dalle corrispondenti firme di ricevuta, in modo che, occorrendo, possa stabilirsi la regolarità del ritorno d'un determinato avviso od a chi spetti la responsabilità dell'eventuale suo smarrimento.

In aggiunta poi a quanto è prescritto dal ripetuto art. 25 dell'Istruzione N. 21-1907, si dispone che quando occorra sollecitare il ritorno dell'avviso d'incasso, il modulo *I*-456 all'uopo stabilito debba essere inviato come corrispondenza raccomandata in servizio coll'apposito modulo *S*-75.

Inoltre le stazioni mittenti dei trasporti gravati d'assegno, dopo dieci giorni dall'eventuale invio del detto Mod. *I*-456, senza che abbiano ricevuto di ritorno l'avviso d'incasso, devono informarne la Sezione o la Divisione del Movimento e Traffico da cui direttamente dipendono.

Le Divisioni e le Sezioni suddette ricevendo tali partecipazioni devono nel modo più sollecito provvedere per il ritorno degli avvisi relativi agli assegni già incassati, rivolgendosi all'occorrenza anche alle Amministrazioni corrispondenti pei trasporti in servizio cumulativo italiano ed internazionale, ed inoltre accertare le cause e le eventuali responsabilità del ritardato ritorno.

Nell'intento di assicurare il sollecito recapito delle note di giacenza Mod. *H*-150 alle stazioni cui sono dirette, ovviando

ai gravi inconvenienti che derivano dal frequente loro smarrimento e per potere all'occorrenza stabilire le eventuali responsabilità, si raccomanda che anche la consegna e riconsegna, fra il personale delle stazioni e quello dei treni, dei tagliandi *A*, *B*, *C*, *D* di dette note pei trasporti in servizio interno e cumulativo italiano e degli eventuali duplicati, vengano sempre fatte mediante chiare e separate scritturazioni sui libretti di consegna o sui fogli di accompagnamento ed in base alle corrispondenti firme di ricevuta.

La notificazione delle giacenze dei trasporti in servizio internazionale deve però sempre essere fatta a mezzo di piego postale raccomandato, giusta quanto è stabilito nell'art. 60 delle Istruzioni per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero.

I Signori Ispettori del Movimento e Traffico ed i Controllori del Traffico devono invigilare affinchè da parte del personale delle stazioni e dei treni si osservino le disposizioni di cui sopra, segnalando le eventuali omissioni e trasgressioni per i conseguenti provvedimenti disciplinari.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 257.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-francese

(Vedi Ordine di Servizio N. 149-1908).

Nella *Nomenclatura e Classificazione P. V.*, annessa alla tariffa diretta italo-francese del 1° gennaio 1907 le classi IX (7) e XI (8), attualmente esposte nella parte estera di contro alla voce 709/714 « *Fieno ed altri foraggi secchi, in balle* », per spedizioni a vagone completo carico rispettivamente di 4 e di 5 tonnellate, vanno modificate in IX* (7) e XI* (8), dovendo le operazioni di carico o scarico essere effettuate dalle parti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 258.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-germanico.
(Vedi Ordine di Servizio N. 188-1908)

A datare dal 26 agosto 1908 la stazione di Eydtkuhnen è stata ammessa alla tariffa eccezionale n. 42 P. V. del servizio diretto italo-germanico, pei trasporti di vetture e carri ferroviari di cui le serie *d-e*, per l'applicazione dei seguenti prezzi per ogni asse:

Tariffa eccezionale N. 42.

		a	b	c	d	e
Eydtkuhnen	Pino	–	–	–	144.05 (1) 140.30 (2)	212.91 (1) 205.41 (2)
	Chiasso	–	–	–	147.87 (1) 144.12 (2)	218.53 (1) 211.03 (2)
	Peri	–	–	–	131.95	189.35

(1) Prezzo applicabile soltanto alle vetture.
(2) Prezzo applicabile soltanto ai carri da merce.

Il nome di detta stazione dovrà essere annotato coi relativi prezzi a pag. 694 della tariffa diretta (16° Suplemento).

A pag. 692 del citato 16° Suplemento, Tariffa eccezionale n. 41, il prezzo della serie *b*, per la stazione di Strasburgo a Peri transito, va rettificato da fr. 4.38 in fr. « 4.88 ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 174.

(SERVIZIO VIII)

Congresso Cattolico Nazionale di studi ed attività sociali in Brescia.

In occasione del Congresso sovraindicato devono essere accordati, per i viaggi dei congressisti, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 3 al 13 settembre 1908.
Ritorno: dal 6 al 16 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 175.

(SERVIZIO VIII)

XIX Congresso generale della Società Nazionale Dante Alighieri in Aquila e Chieti.

Per la circostanza del Congresso sopraindicato viene ammessa, d'accordo colle Ferrovie minori, colle quali esiste il servizio cumulativo dei trasporti viaggiatori in base alla concessione speciale I, l'applicazione, a favore dei congressisti, dei ribassi portati dalla detta concessione, colla facoltà di usufruirne, oltre che per l'andata ad Aquila ed a Chieti, per i viaggi di ritorno da Aquila o da Chieti, od altri, dopo l'apertura del Congresso.

A tale uopo, alla consueta richiesta prescritta dalla concessione suddetta, è stato sostituito un libretto simile a quello adottato per il *II Congresso degli agricoltori italiani in Faenza e Rimini*, di cui tratta la Circolare N. 148-1908, composto della copertina e di 6 scontrini a matrice, ognuno dei quali, se utilizzato sulle ferrovie predette, dà diritto di compiere un viaggio di corsa semplice a tariffa differenziale *B*.

I 6 scontrini devono essere utilizzati in ordine progressivo: essi valgono per viaggiare nel periodo di tempo dal 10 al 30 settembre 1908 incluso, però gli scontrini N. 4 e seguenti, non potranno essere utilizzati che a partire dal 14 settembre, e non saranno validi se il libretto non porterà — nell'apposito spazio nell'interno della copertina — la certificazione dell'intervento al Congresso, firmata dal Segretario Generale del Congresso medesimo.

Salvo quanto è stato sopra disposto, per l'uso di tale libretto, valgono le norme che vennero stabilite pel *II Congresso degli agricoltori italiani* suindicato, ed alle quali le stazioni dovranno attenersi completamente.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 176.

(SERVIZIO VIII)

IV Esposizione nazionale artistica in Firenze.

In occasione della Esposizione sovraindicata, dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni degli oggetti, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno: dal 1° ottobre 1908 al 15 luglio 1909.

SPEDIZIONI DEGLI OGGETTI.

Andata: dal 1° ottobre 1908 al 15 novembre 1908.
Ritorno: dal 15 giugno al 15 luglio 1909.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 177.

(SERVIZIO VIII)

XV Congresso Sanitario interprovinciale dell'Alta Italia Trento e Trieste in Piacenza.

Per la circostanza del Congresso sopraindicato viene ammessa, d'accordo colle Ferrovie minori, colle quali esiste il servizio cumulativo dei trasporti dei viaggiatori in base alla Concessione speciale I, l'applicazione a favore dei congressisti, dei ribassi portati dalla detta Concessione, colla facoltà d'usufruirne, oltre che per l'andata a Piacenza, per i viaggi di ritorno da Piacenza, od altri, dopo l'apertura del Congresso.

A tale uopo alla consueta richiesta prevista dalla Concessione speciale I, fu sostituito un libretto, composto della copertina e di sei scontrini a matrice, ognuno dei quali se utilizzato sulle ferrovie predette, dà diritto di compiere un viaggio di corsa semplice a tariffa differenziale B.

Tale libretto vale anche per viaggiare sulle ferrovie della Sardegna, verso presentazione di separati scontrini.

Ogni libretto porta il timbro a secco dell'Amministrazione ferroviaria, e negli spazi della copertina, il nome e la firma del congressista, il bollo del Comitato, nonchè la firma del presidente ed il numero progressivo del libretto. La copertina ha pure uno spazio apposito pel timbro della stazione originaria di partenza, e lo spazio per la dichiarazione d'intervento al Congresso.

Per tale modo il libretto fa altresì le veci per ogni congressista, della tessera personale di riconoscimento.

I sei scontrini devono essere utilizzati in ordine progressivo: essi valgono per viaggiare nel periodo di tempo dal 10 al 26 settembre 1908 incluso, però, gli scontrini N. 3 e seguenti, non potranno essere utilizzati che a partire dal 18 settembre e non saranno validi se il libretto non porterà « nell'apposito spazio » nell'interno della copertina, la certificazione dell'intervento al Congresso, firmata del presidente del Congresso medesimo.

Lo scontrino N. 1 è riservato pei viaggi sulle ferrovie della Sardegna nonchè sulle ferrovie della Sicilia (linee dello Stato).

Lo scontrino N. 2 vale per tutti indistintamente i viaggi a Piacenza tanto dei congressisti partiti dal continente quanto di quelli di provenienza dalle isole. Questi ultimi se ne varranno pel percorso ferroviario dal punto di sbarco a Piacenza.

Quando lo scontrino N. 1 non viene utilizzato nel modo sopraindicato, sarà staccato dalla stazione che ritira lo scontrino N. 2, ed annullato.

Gli scontrini dal N. 3 al N. 6 valgono per qualunque viaggio, compresi quelli da effettuarsi sulle ferrovie della Sardegna e della Sicilia (linee dello Stato), nonchè per far ritorno alla stazione originaria di partenza.

All'inizio di ogni viaggio il congressista deve presentare alla stazione di partenza lo scontrino regolarmente compilato ancora unito al libretto: la stazione, verificata la regolarità dello scontrino e della copertina, stacca lo scontrino stesso ed opera in tutto come nei viaggi degli Impiegati dello Stato, muniti di libretto.

Esauriti gli scontrini, o cessata la valididità del libretto, questo deve essere ritirato dalla stazione per la quale è stato utilizzato l'ultimo scontrino.

Il biglietto rilasciato collo scontrino N. 2 dà diritto a due fermate intermedie anche di durata superiore a quella normale.

I biglietti rilasciati cogli altri scontrini danno diritto alle fermate stabilite dall'allegato 7 alle tariffe.

I biglietti valgono per tutti i treni indicati negli orari ufficiali ferme le esclusioni e le limitazioni da questi stabilite.

Per i viaggi di cui trattasi valgono, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli in base alle Concessioni speciali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 178.

(SERVIZIO VIII)

Congresso dell' Istituto di diritto internazionale in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovra indicato, dovranno essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l' osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 20 settembre al 6 ottobre 1908.
Ritorno: dal 28 settembre al 15 ottobre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 179.

(SERVIZIO VIII)

Congresso dell'Unione Magistrale Nazionale in Ancona.

In occasione del congresso sovraindicato devono essere accordati, pei viaggi dei congressisti, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 4 al 12 settembre 1908.
Ritorno: dall' 8 al 20 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 180.

(SERVIZIO VIII)

Congresso Nazionale della Gioventù Cattolica Italiana e Concorso internazionale delle Associazioni sportive in Roma.

Nella circostanza del Congresso e del Concorso sovraindicati, dovranno essere accordati, pei viaggi dei congressisti e concorrenti, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 10 al 28 settembre 1908.
Ritorno: dal 16 settembre al 5 ottobre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 181.

(SERVIZIO VIII)

II Campionato di velocità stenografica e Gara di resistenza dattilografica in Pavia.

Pei viaggi dei partecipanti al Campionato ed alla Gara suddetti dovranno essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 2 all'8 settembre 1908.
Ritorno: dal 6 al 13 settembre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 182.

(SERVIZIO VIII)

Conferenza dell'Unione interparlamentare per l'arbitrato internazionale in Berlino.

Nella circostanza della Conferenza qui sopra indicata, che si terrà in Berlino nel prossimo mese di settembre, i congressisti saranno trasportati gratuitamente sulle ferrovie germaniche.

In dipendenza di ciò, le Ferrovie Belghe dello Stato, facendo eccezione a quanto è prescritto dalle disposizioni che regolano l'emissione dei biglietti combinabili internazionali, circa la continuità del viaggio, distribuiranno ai delegati del proprio Paese dei biglietti combinabili con itinerario interrotto, poichè non vi saranno compresi tagliandi per i percorsi germanici, data la concessione di gratuità suaccennata.

Per esempio, si farà luogo alla emissione di un biglietto combinabile coll'itinerario seguente: Bruxelles-Nancy-Pagny-Novéant confine (interruzione) . . . Kufstein-Innsbruck-Verona-Venezia-Torino-Parigi-Bruxelles.

Di ciò si da notizia perchè, nelle controllerie, non vengano mosse difficoltà al riconoscimento della regolarità di siffatti biglietti, quantunque abbiano l'itinerario interrotto ai transiti germanici.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 183.

(SERVIZIO VIII)

Congresso della Viabilità ed annessa Esposizione di oggetti in Parigi.

In occasione del Congresso ed Esposizione sovraindicati, devono essere accordati, a favore dei Congressisti, i ribassi di cui alla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dall'8 al 18 ottobre 1908.
Ritorno: dall'11 ottobre al 10 novembre detto.

L'applicazione dei ribassi della Concessione speciale I, si intende ammessa pei viaggi dei Congressisti provenienti dall'Italia *in destinazione delle stazioni di transito internazionale e ritorno.*

Gli oggetti di ritorno dalla Esposizione che sarà tenuta contemporaneamente al Congresso sovraindicato, saranno trasportati gratuitamente, sulle linee delle Ferrovie dello Stato, alle condizioni tutte stabilite colla Circolare N. 132-1908.

I termini di tempo per l'applicazione delle facilitazioni decorreranno dall'apertura dell'Esposizione (11 ottobre) fino al 31 dicembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 184.

(SERVIZIO VIII)

I Congresso internazionale del Freddo in Parigi

In occasione del Congresso sovraindicato devono essere accordati, a favore dei Congressisti, i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 25 settembre al 9 ottobre 1908
Ritorno: dal 6 ottobre al 15 ottobre 1908.

L'applicazione dei ribassi della Concessione speciale I, si intende ammessa pei viaggi dei Congressisti provenienti dall'Italia *in destinazione delle stazioni di transito internazionale di Ventimiglia, Modane, Domodossola, Chiasso e ritorno.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 185.

(SERVIZIO VII)

Inventario generale dei carri dello Stato (compresi i noleggiati) e di altre Ferrovie.

Per accertare quale sia l'effettiva situazione dei carri su ciascuna Divisione e Sezione di Movimento distaccata, si dovrà eseguire, nei giorni 10 e 12 settembre 1908 un inventario generale dei carri in rimanenza nelle stazioni ed in viaggio alle ore 17.

I carri ordinari verranno inventariati per serie e quantità; i carri serbatoi, gru, equipaggi, scuderie e gabbie, per serie, quantità e numero di servizio.

I Signori Capi Stazione dovranno quindi provvedere che, per le ore 17 di ciascun giorno, venga eseguita, con scrupolosa esattezza, una constatazione dei carri esistenti sui binari del traffico, o di deposito fuori stazione, nelle Squadre di Rialzo, nei Depositi, negli Stabilimenti raccordati, nelle Cave, ecc., esclusi i carri esistenti nelle Officine, da inventariarsi a cura di queste ultime.

I dati così raccolti dovranno, ciascun giorno, essere scritturati *per serie e quantità* nelle relative colonne del quadro *A* dell'allegato prospetto, e poscia, per quanto concerne i carri serbatoi, equipaggi, scuderie, gru, mobili e gabbie, essere riportati *per serie e numero di servizio* al quadro *B* del prospetto medesimo.

Le stazioni di prima fermata dei convogli dopo le ore 17, ritireranno dal Capo Treno il prospetto-inventario da lui compilato (di color bianco pel giorno 10, rosso pel giorno 12) e riporteranno i dati sul proprio prospetto inventariale, nella linea appositamente designata (« in viaggio alle ore 17 »).

Le stazioni dalle quali hanno origine treni che alle ore 17 dei giorni 10 e 12 settembre si troveranno in corsa, consegneranno al Capo Treno copia della presente circolare, e del prospetto relativo a ciascun giorno.

Alle ore 17, il Capo Treno segnerà, al quadro *A* del pro-

spetto, il materiale in composizione al convoglio, suddiviso per serie, quantità, ed in carico e vuoto, e riporterà poscia al quadro *B* la serie ed il numero di servizio dei carri serbatoi, equipaggi, gru, mobili, scuderie e gabbie.

Questi ultimi carri dovranno essere contrassegnati dalla lettera *c* se carichi e dalla lettera *v* se vuoti.

Il prospetto in tal modo compilato dovrà, dal Capo Treno, essere consegnato alla prima stazione di fermata del convoglio dopo le ore 17.

Le distinte inventariali, sia delle stazioni, che dei treni, si dovranno trasmettere ai rispettivi Circoli di Ripartizione (o sotto Circoli) allegate al mod. 302|701 (carri) del 13 settembre 1908.

Le Divisioni senza Sezioni e le Sezioni distaccate, riassumeranno i dati dell'inventario e li comunicheranno, in una alle distinte inventariali, alle rispettive Delegazioni Veicoli.

Le Delegazioni Veicoli, a loro volta, riassumeranno le situazioni delle Divisioni e Sezioni di Movimento, e comunicheranno i risultati all'Ufficio Circolazione Veicoli di questo Servizio.

Le risultanze inventariali verranno riportate dalle stazioni sui moduli 302|701 nei giorni stabiliti, rettificandone le situazioni relative alla « rimanenza effettiva in stazione » senza tener conto delle differenze che fossero per risultare dalle registrazioni della giornata.

Le stazioni confinanti con le Ferrovie corrispondenti faranno risultare i soli carri di altre Amministrazioni che al momento dell'accertamento sono in nostra consegna.

Si raccomanda ai Signori Capi Stazione di affidare l'incarico di quest'inventario ad Agenti pratici, e di sorvegliare rigorosamente le operazioni, perchè l'inventario stesso venga eseguito con la voluta esattezza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige.

Istruzione sulla contabilità dei lavori e del personale del Mantenimento, di cui l'Ordine di Servizio N. 173 (Bollettino N. 26) — All'art. 12 penultimo capoverso, invece di: « resta a carico dell'Amministrazione l'imposta sul compenso di buona uscita », leggasi: « *ne resta pure esente il compenso di buona uscita* ».

Estratto Ordine di Servizio N. 249 (Boll. N. 34) — Nell'ultima linea del secondo capoverso, invece di: « quando », leggasi « *quanto* ». — Nel Bollettino invece la dizione è corretta.

Ordine di Servizio N. 251 (Boll. N. 34) — Nella 3ª linea dell'ultimo capoverso, invece di « qualità », leggasi « quantità ».

Anno I - N. 36. 5 Settembre 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) **L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.**

Roma, settembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Ordine di Servizio N. 259.

(SERVIZIO VIII)

Estensione della Tariffa locale N. 227 P. V. alla Stazione di Portovecchio di Piombino.

Col 15 settembre 1908, la Tariffa locale N. 227 P. V. sarà estesa ai trasporti di materiale (anche nuovo) per ferrovie portatili, ecc., in partenza dalla stazione di Portovecchio di Piombino.

Per conseguenza, nella intestazione della detta tariffa locale dovrà aggiungersi, alla sede opportuna, l'indicazione della stazione di Portovecchio di Piombino.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 260.

(SERVIZIO VIII)

Concessione speciale VII.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VII si aggiunga, nel posto indicato dall'Ordine alfabetico delle Sedi, il seguente sodalizio:

Ospizio orfani e derelitti	Cavriana Provincia di Mantova

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 261.

(SERVIZIO XI)

Circolazione degli operatori catastali sulle linee ferroviarie.

E' data facoltà di introdursi nel recinto delle Ferrovie e di circolarvi agli incaricati dei rilievi catastali, purchè muniti di tessera di riconoscimento rilasciata dalle competenti Direzioni Compartimentali del Catasto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 262.

(SERVIZIO VII)

Servizio cumulativo colla Ferrovia Alessandria-Ovada.

Di conformità ad accordi intervenuti colla Società Anonima per la Ferrovia Alessandria-Ovada, a partire dal 10 corrente viene attivato il servizio cumulativo pei trasporti fra le Ferrovie dello Stato, le Amministrazioni sottoindicate e la predetta Ferrovia, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni seguenti.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1. Estensione del servizio cumulativo. — Salve le limitazioni di cui al punto 6° pei trasporti dei viaggiatori ed al punto 11° pei trasporti di bagagli e di cani, le stazioni interne della Ferrovia Alessandria-Ovada sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di giornali, di merci a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria, bestiame, veicoli, numerario, cartevalori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, della Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero e la Camposampiero-Montebelluna), delle Ferrovie di Reggio Emilia, Verona-Caprino-Garda, Valle Brembana, Santhià-Biella, Rezzato-Vobarno-Caffaro, Sondrio-Tirano, Suzzara-Ferrara, Bari-Locorotondo, Grignasco-Coggiola, delle Società di Navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Como «Lariana», e delle linee Brescia-Iseo e Cerignola stazione-Cerignola città, in quanto le une e le altre stazioni delle Amministrazioni e linee suaccennate siano abilitate ai trasporti suddetti.

2. Accettazione dei trasporti. — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai

regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alle stazioni comuni.

3. **Tariffe.** — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) per la Rete dello Stato, le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui, secondo i Notabene che le precedono, sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) per la ferrovia Alessandria-Ovada, le tariffe generali e speciali in vigore sulla Rete dello Stato con le sopratasse dell' 1 % e del 3 % per gli Istituti di Previdenza, comprese le tariffe n. 1 e 11 G. V. coi prezzi, pel suo percorso, di L. 0,30 per le spedizioni fino a 10 Kg. e L. 0,40 per le spedizioni di oltre 10 e fino a 20 Kg.;

c) per le linee della Società Veneta e per le Ferrovie Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Sondrio-Tirano e Grignasco-Coggiola le tariffe generali e speciali in vigore sulla Rete dello Stato, senza le sopratasse dell' 1 % e del 3 % per gli Istituti di Previdenza;

d) per la Ferrovia Verona-Caprino-Garda, le apposite tariffe in data 1° dicembre 1901;

e) per la Ferrovia Santhià-Biella, le tariffe generali per le merci ed i veicoli a G. V. ed a P. V., per i feretri a G. V. e pel bestiame a P. V. Acc., e le tariffe speciali a P. V. Acc. per le merci e pel bestiame, e relative condizioni vigenti sulle Ferrovie dello Stato, senza le sopratasse per gli Istituti di Previdenza indicate al comma *c*), nonchè le proprie tariffe speciali a P. V. per determinate merci, contenute nel fascicolo diramato con l'Ordine di Servizio N. 131-1903 (ex R. A.) ed Istruzione N. 55-1903 (ex R. M.);

f) per la Ferrovia elettrica di Valle Brembana, le tariffe generali in vigore sulla Rete dello Stato senza le sopratasse per gli Istituti di Previdenza di cui al comma *c*) e le relative condizioni;

g) per la Ferrovia Bari-Locorotondo, le tariffe e norme risultanti dal fascicolo « *Estratto delle Tariffe e condizioni pei trasporti sulla Ferrovia Bari-Locorotondo* (*ediz. 30 luglio 1900*) » e relativa appendice (ediz. 1° gennaio 1905);

h) per la Ferrovia Rezzato–Vobarno-Caffaro le tariffe di cui al fascicolo « *Estratto della Tariffa pel trasporto delle merci, numerario, feretri, veicoli e bestiame* » e la tariffa annessa all'Ordine di Servizio N. 73-1904 (ex R. A.) e all' Istru- N. 43-1904 (ex R. M.);

i) per la linea Brescia-Iseo le tariffe attualmente in vigore sulle Ferrovie dello Stato, secondo le norme stabilite dall'Ordine Generale N. 22-1907, ossia cumulando il percorso dello Stato con quello della Brescia-Iseo;

l) per il Lago Maggiore, le tariffe e norme risultanti dal fascicolo « *Tariffe e condizioni dei trasporti bagagli e merci a grande e piccola velocità sul Lago Maggiore* (*ediz. 1° luglio 1901*) » e selative modificazioni;

m) per il Lago di Como, le tariffe e condizioni risultanti dal « *Libro-prontuario* (*ediz. 1° agosto 1895*) » e successive modificazioni;

n) per la linea Cerignola stazione-Cerignola città i prezzi fissati dall'Ordine di Servizio N. 112-1891 e 128-1900 (ex R. A.) e dall'Ordine Generale di Servizio N. 48-1891 (ex R. M.) e successive modificazioni.

4. **Distanze chilometriche dalle stazioni della Ferrovia Alessandria-Ovada, ai transiti di Alessandria e Ovada, servizi cui le stazioni medesime sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.** — Le distanze chilometriche dalle stazioni della Ferrovia Alessandria-Ovada ai transiti di Alessandria e Ovada i nomi delle stazioni stesse, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto « Alleg. *A* » al presente Ord. di Servizio.

5. **Concessioni speciali - Trasporti militari.** — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: *Concessioni speciali e relative tariffe* (edizione 1° luglio 1902) e il *Regolamento pei trasporti militari*, saranno applicabili anche sul percorso della Ferrovia Alessandria-Ovada in tutte le loro prescrizioni e modalità.

La tassazione di tali trasporti per il percorso della Ferrovia Alessandria-Ovada dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 16 % e del 3 %, beninteso senza il cumulo delle distanze.

I prezzi da riscuotersi per i percorsi della ferrovia Alessandria-Ovada per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli (salva sempre per questi ultimi la tassa minima di L. 0,35 per spedizione) risultano dal prospetto « Allegato *B* ».

TRASPORTI DI VIAGGIATORI.

6. **Stazioni ammesse alla corrispondenza.** — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria, tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, risultano dal prospetto « Allegato *C* » indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione e i relativi prezzi.

Le medesime corrispondenze sono ammesse per i ragazzi dai 3 ai 7 anni coi prezzi nella misura della metà di quelli di corsa semplice per adulti.

7. **Caratteristiche dei biglietti.** — I biglietti in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno gli stessi colori di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Ferrovia Alessandria-Ovada.

Pei trasporti dei ragazzi fra i tre e i sette anni, tanto le stazioni della Rete dello Stato ammesse alla distribuzione dei biglietti in servizio cumulativo per adulti, quanto le stazioni della Ferrovia Alessandria-Ovada, distribuiscono biglietti a percorso facoltativo del modello conforme a quelli adottati dalle Ferrovie dello Stato pel proprio servizio interno.

8. **Tassa di bollo.** — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui sopra, viene riscossa la tassa di bollo di cent. 5.

9. **Distribuzione dei biglietti.** — La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della Ferrovia Alessandria-Ovada pei convogli in coincidenza fra le due Amministrazioni e che abbiano vetture della rispettiva classe per la quale i biglietti stessi vengono rilasciati, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

10. **Penalità ed introiti suppletori.** — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla stazione di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriorepercorso.

Invece le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

TRASPORTI DI BAGAGLI, CANI E GIORNALI.

11. Stazioni ammesse alla corrispondenza. — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

12. Registrazione dei trasporti bagagli e cani. — La registrazione dei trasporti bagagli, tanto a tariffa ordinaria, che a tariffa ridotta (concessioni speciali) e dei cani, si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

13. Tassazione dei trasporti. — Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione, e con applicazione delle tasse minime di L. 0,70 e di L. 0,35 per spedizione rispettivamente per il percorso sulle Ferrovie dello Stato e per quello sulla Ferrovia Alessandria-Ovada. Per i percorsi della Ferrovia Alessandria-Ovada, sono da applicarsi, per i bagagli a tariffa ordinaria e pei cani, le quote seguenti:

Dalle stazioni sottoindicate	ad Alessandria o viceversa		ad Ovada o viceversa	
	Bagagli	Cani	Bagagli	Cani
	Prezzo per tonn. divisibile di 10 in 10 kg	Prezzo per capo.	Prezzo per tonn. divisibile di 10 in 10 kg.	Prezzo per capo.
Castellazzo-Casalcermelli . .	3.712	0.20	12.064	0.65
Castelspina-Portanova . . .	6.496	0.35	9.280	0.50
Predosa	9.280	0.50	6.960	0.35
Roccagrimalda	12.992	0.65	2.784	0.15
Ovada Nord.	14.848	0.75	—	—

14 — Trasporto di viaggiatori e di bagagli tra Alessandria e Ovada. — Il trasporto de viaggiatori e dei bagagli da Ales-

sandria a Ovada e viceversa avverrà o sulla linea della Ferrovia Alessandria-Ovada o su quelle dello Stato, secondo la volontà del viaggiatore e secondo il treno a cui si presenta.

15. **Giornali.** — Contrariamente a quanto si è stabilito pei bagagli e pei cani il servizio cumulativo pel trasporto dei giornali è ammesso, come peraltro è detto nel precedente punto 1°, fra tutte le stazioni delle due Amministrazioni.

TRASPORTI A GRANDE, A PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA ED A PICCOLA VELOCITÀ ORDINARIA.

16. **Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.** — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande quanto a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata; nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a grande velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate al punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

17. **Trasporti da e per Alessandria e Ovada.** — I trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc. da un punto comune colla ferrovia Alessandria-Ovada (Alessandria e Ovada) per stazioni dello Stato o di altre Amministrazioni, oltre l' altro punto comune (Ovada e Alessandria) e viceversa, saranno eseguiti e tassati, salvo contraria domanda del mittente, per la via mista o per la via assoluta dello Stato, secondo che l'una o l'altra risulti complessivamente più economica.

18. **Trasporti fra Alessandria e Ovada.** — I trasporti fra i punti comuni di Alessandria e Ovada verranno effettuati e tassati per la via domandata dallo speditore sul documento di trasporto, ed in mancanza di questa, per la via più economica.

19. **Documenti di trasporto.** — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate, salvo pei trasposti da effettuarsi sotto il regime della tariffa speciale N. 11 G. V. pei quali occorre una sola richiesta.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di

oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

20. **Servizio cumulativo. Tassazione ed instradamento.** — I trasporti di merci, veicoli, bestiame, ecc., *non sono ammessi, in servizio cumulativo, al transito sulla Alessandria-Ovada.* Per conseguenza non possono effettuarsi:

a) spedizioni in servizio cumulativo da oltre Alessandria per oltre Ovada e viceversa;

b) rispedizioni per disposizioni delle parti o con ricarteggio di ufficio determinanti il transito sulla ferrovia Alessandria-Ovada.

Le stazioni di Alessandria e Ovada dovranno segnalare ai competenti Controlli, tutti gli estremi dei trasporti che, in arrivo alle medesime da stazioni delle Ferrovie dello Stato e Amministrazioni corrispondenti, venissero rispediti dai destinatari dopo lo svincolo, da Alessandria per Ovada e da Ovada per Alessandria.

I trasporti in servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e le stazioni interne della Ferrovia Alessandria-Ovada si eseguiranno e si tasseranno pel percorso separato di ciascuna Amministrazione, per quello dei transiti di Alessandria ad Ovada che determina il prezzo complessivo più economico, salvo, ben inteso, contraria domanda del mittente, instradandoli per il percorso fra le stazioni dello Stato ed i transiti predetti, in base alle norme vigenti.

Pei trasporti in servizio cumulativo fra le stesse stazioni della Ferrovia Alessandria-Ovada e le stazioni di altre Amministrazioni e linee oltre la Rete dello Stato ammesse al servizio cumulativo si osserveranno, fermo l'inoltro, rispetto alla Ferrovia Alessandria-Ovada, per uno dei transiti di Alessandria od Ovada, le norme di tassazione e d'instradamento pattuite fra la Rete dello Stato e le predette Amministrazioni e linee.

21. **Diritto fisso.** — Ai trasporti in servizio cumulativo i diritti fissi stabiliti dalle tariffe vigenti per le Amministrazioni e linee interessate, si applicano nella misura seguente:

a) *Servizio cumulativo fra la ferrovia Alessandria-Ovada e la Rete dello Stato:* metà per ciascuna Amministrazione di quello stabilito dalle rispettive tariffe;

b) *Servizio cumulativo fra la Ferrovia Alessandria-Ovada, la Rete dello Stato, la Società Veneta, le Ferrovie di Reggio Emilia, Sondrio-Tirano, Suzzara-Ferrara, Grignasco-Coggiola, Santhià-Biella, Ferrovia di Valle Brembana, Bari-Locorotondo e Rezzato-Vobarno-Caffaro:* metà alla Ferrovia Alessandria-Ovada, il diritto fisso supplementare alla Rete dello Stato, e metà di quello stabilito dalle proprie tariffe, rispettivamente alla Società Veneta, alle Ferrovie Reggio-Emilia, alla Sondrio-Tirano, alla Suzzara-Ferrara, alla Grignasco-Coggiola, alla Santhià-Biella, alla Valle Brembana, alla Bari-Locorotondo e alla Rezzato-Vobarno-Caffaro;

c) *Servizio cumulativo fra la Ferrovia Alessandria-Ovada, la Rete dello Stato e la Ferrovia Verona-Caprino-Garda:* metà alla Ferrovia Alessandria-Ovada, il diritto fisso supplementare alla Rete dello Stato e quello previsto dalla propria tariffa alla Ferrovia Verona-Caprino-Garda;

d) *Servizio cumulativo fra la Ferrovia Alessandria-Ovada, la Rete dello Stato e la linea Brescia-Iseo:* metà alla Ferrovia Alessandria-Ovada e metà alla linea Brescia-Iseo, senza applicazione di alcun diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato intermedia;

e) *Servizio cumulativo fra la Ferrovia Alessandria-Ovada, la Rete dello Stato, il Lago Maggiore e il Lago di Como:* metà alla Ferrovia Alessandria-Ovada e metà alla Rete dello Stato, di quello stabilito dalle rispettive tariffe, senza applicazione di alcun diritto fisso a favore del Lago Maggiore e del Lago di Como, essendo già compreso nelle loro tariffe;

f) *Servizio cumulativo fra la Ferrovia Alessandria-Ovada, la Rete dello Stato e la linea Cerignola stazione-Cerignola Città:* premesso che nei prezzi afferenti al percorso fra Cerignola stazione e Cerignola Città sono comprese anche le tasse di carico e scarico, i trasporti previsti in questo comma si considerano come in servizio cumulativo colla stazione di Cerignola Città per quanto riguarda l'applicazione del diritto fisso. Esso quindi si riscuote nella misura della metà a favore della Ferrovia Alessandria-Ovada e nella misura stabilita dall'Ordine di Servizio N. 119-1895 (ex R. A.) e dell'Istruzione N. 83-1895 (ex R. M.) a favore della Rete dello Stato.

22. **Tasse minime e prezzi minimi.** — Le tasse minime per spedizione si applicano:

a) *per intero* per la Rete dello Stato e per il percorso complessivo sulla Rete di Stato e sulla linea Brescia-Iseo, come pure *per intero* pel percorso sulle Ferrovie di Valle Brembana, Bari-Locorotondo, Rezzato-Vobarno-Caffaro, Verona-Caprino-Garda, sul Lago Maggiore, sul Lago di Como e sulla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città;

b) *per metà* per il percorso sulla Ferrovia Alessandria-Ovada, sulle linee della Società Veneta, sulle Ferrovie di Reggio Emilia, Sondrio-Tirano, Suzzara-Ferrara, Grignasco-Coggiola e Santhià-Biella.

Relativamente poi alla Società Veneta ed alle Ferrovie di Reggio Emilia e Suzzara-Ferrara, si avverte che i prezzi minimi da applicarsi per le spedizioni tassabili con le tariffe speciali a G. V. N. 2, 3, ecc., saranno rispettivamente di L. 0,40 per le linee della Società Veneta e di L. 0,60 per le Ferrovie di Reggio Emilia e Suzzara-Ferrara.

23. **Carico e scarico.** — Fermo restando quanto è prescritto al riguardo per le stazioni delle Amministrazioni di cui al presente Ordine di Servizio, avvertesi che la facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della Ferrovia Alessandria-Ovada.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

24. **Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.** — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese

anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni d'arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe pei casi di interruzione di linee.

25. **Tassa di bollo.** — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa di bollo.

26. **Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.** — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità o di abusi, documenti e formalità doganali, modificazione al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc. valgono, anche nei rapporti colla ferrovia Alessandria-Ovada, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

27. **Trasporti a domicilio.** — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

Sulla ferrovia Alessandria-Ovada il servizio di presa e

consegna a domicilio esiste soltanto nella stazione di Castellazzo-Casalcermelli e viene fatto in base ai prezzi di cui all'« Allegato *D* ».

28. Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo. — I trasporti provenienti dalla Ferrovia Alessandria-Ovada, e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per le stazioni di Alessandria od Ovada oppure per le stazioni in contatto con l'Amministrazione destinataria, di dove se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio, con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

Riguardo ai trasporti internazionali da e per le stazioni interne della Ferrovia Alessandria-Ovada, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna, si estende soltanto al percorso fra la stazione di Alessandria (Stato) od Ovada (Stato) e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione di Alessandria (Stato) od Ovada (Stato), se ne effettuerà quivi la rispedizione d'ufficio in servizio interno della ferrovia Alessandria-Ovada e ciò anche se il trasporto ha luogo per il percorso contemplato dalla Convenzione di Berna, in base alle tariffe interne, estere ed italiane;

b) se il trasporto proviene invece dalla Ferrovia Alessandria-Ovada ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso la stazione di Alessandria o di Ovada ne effettuerà la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura, in base sia alle tariffe interne italiane ed estere, sia a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla stessa lettera di vettura;

c) i trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli pei quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la Ferrovia Alessandria-Ovada, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Per altro siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio il ricarteggio e la rispe-

dizione, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

I trasporti internazionali da e per Alessandria e Ovada, quando la parte non intenda effettuarli interamente sulla Rete dello Stato ma bensì instradarli sulla linea Alessandria-Ovada, potranno eseguirsi mediante appoggio al transito di confine, oppure alle stazioni di Alessandria od Ovada.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio invece che alla stazione di Alessandria (Stato) od Ovada (Stato) ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, le stazioni di Alessandria e Ovada e rispettivamente i transiti di confine, si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe.

29. **Note d'affrancazione e rivalse.** — Le stazioni di confine e quelle di Alessandria e Ovada incaricate delle spedizioni in servizio internazionale, si regoleranno, pel ricarteggio delle note d'affrancazione emesse dalle stazioni della Ferrovia Alessandria-Ovada, a seconda delle istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo, in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note di affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

30. **Deviazione dei trasporti.** — I trasporti che giungessero a destinazione per una via diversa da quella prescritta o che pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire per il transito che determina la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido,* più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni, e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

31. **Scambio del materiale rotabile.** — E' ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate da apposita Convenzione e sotto la osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie secondarie italiane.

I veicoli della Ferrovia Alessandria-Ovada, portano la sigla S. A. O. ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione comune per la quale avverrà il passaggio.

I carri transitati dall'una all'altra ferrovia dovranno restituirsi, se vuoti, al transito dal quale sono entrati, se carichi, possono anche restituirsi all'altro transito, purchè il loro carico corrisponda a non meno del 50 % della portata, oppure siano completi pel volume delle merci in essi caricate o tassati a tariffa di vagone completo.

Per quanto riguarda il trattamento dei carri della detta Ferrovia valgono le norme in vigore pei veicoli delle Ferrovie secondarie allacciate alla Rete dello Stato.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare

del Servizio VII, n. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi Modello *G*-99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi alla *Gestione copertoni, attrezzi e statistica* (*Gruppo Noli*) in Bologna.

I carri della Ferrovia Alessandria-Ovada potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa disti non meno di 100 Km. da quella che li ricarica, e si trovi sulla via che il carro deve percorrere, per ritornare al transito dal quale entrò sulle Ferrovie dello Stato.

E' vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi ecc., i carri della detta Ferrovia che fossero, con apposita inscrizione, assegnati ai trasporti delle derrate alimentari.

Quando un veicolo della Ferrovia Alessandria-Ovada manchi delle etichette del transito di entrata, più sopra accennate, la stazione destinataria che lo debba restituire vuoto o caricare in direzione del transito stesso, chiederà telegraficamente alla *Gestione copertoni, attrezzi e statistica* (*Gruppo Noli*) in Bologna, quale sia la stazione comune colla Ferrovia suddetta, per la quale esso è entrato sulla Rete dello Stato.

32. Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico. — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

Per il trattamento dei copertoni e degli attrezzi di carico della Ferrovia Alessandria-Ovada le stazioni si atterranno alle prescrizioni in vigore per quelli delle altre Amministrazioni ferroviarie che hanno servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato.

33. Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative. — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura od occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alle stazioni comuni di Alessandria ed Ovada, deve essere accertato in contradditorio fra gli Agenti delle due Amministrazioni, lo stato di proprietà, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, devono a questa provvedere le stazioni stesse tanto pei carri di ritorno dalla Ferrovia Alessandria-Ovada, quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

In tali casi le stazioni di Alessandria e Ovada devono redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento Modello *H*-**111** da inviarsi alla *Gestione copertoni, attrezzi e statistica* (*Gruppo Noli*) in Bologna ed alla Direzione della Ferrovia Alessandria-Ovada in Ovada.

Per i carri carichi restituiti o consegnati in destinazione di una o più stazioni oltre quella comune, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando, se del caso, il verbale di accertamento come sopra è detto.

Pei carri non puliti od insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati pei trasporti di bestiame o di merci imbrattanti, o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni.

34. **Gestioni contabili al transito.** — Le stazioni di Alessandria e Ovada come stazioni di transito colla Ferrovia Alessandria-Ovada dovranno per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nella istruzione sulla contabilità delle gestioni di transito pubblicata coll'Ordine di Servizio N. 75-1908, nonchè alle particolari istruzioni che venissero loro al riguardo impartite dai competenti Controlli.

35. **Servizio nelle stazioni comuni.** — Nelle stazioni comuni di Alessandria o Ovada il servizio sarà fatto dalla Rete di Stato anche per conto e nell'interesse della Ferrovia Alessandria-Ovada.

36. **Pesatura delle merci al transito.** — Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della Ferrovia Alessandria-Ovada, il mittente dichiarasse il peso

Società per la Ferrovia Alessandria-Ovada

Società Anonima sedente in: Ovada

Direzione dell'Esercizio Ovada

Esercizio della linea " Alessandria-Ovada ".

Il servizio cumulativo oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso anche alle seguenti Amministrazioni: Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero e la Camposampiero - Montebelluna), Reggio Emilia, Santhià - Biella, Suzzara - Ferrara, Bari - Locorotondo, Valle Brembana, Rezzato - Vobarno - Caffaro, Verona - Caprino - Garda, Sondrio - Tirano, Grignasco - Coggiola, Lago Maggiore, Lago di Como "Lariana„ ed alle linee Brescia - Iseo e Cerignola stazione - Cerignola città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate								Impianti fissi							Distanze dai transiti di	
										Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse				
		Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Veloc. Accel.	Piccola Velocità	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Telegrammi privati e di servizio	di testa	di fianco	quantità	portata in ton.	quantità	portata in ton.	Sagoma limite	Alessandria	Ovada
Alessandria * . .	Alessandria-Ovada	V	B	G	A	P	VB	—	SP	—	—	—	—	—	—	—	—	34
Castellazzo Casalcerm.	»	V	B	G	A	P	VB	D	SP	—	F	1	30	1	6	SL	8	26
Castelspina Portanova	»	V	B	G	A	P	VB	—	SP	—	F	—	—	—	—	—	14	20
Predosa	»	V	B	G	A	P	VB	—	SP	—	F	—	—	—	—	SL	20	15
Roccagrimalda .	»	V	B	G	A	P	VB	—	SP	—	F	—	—	1	2½	—	28	6
Ovada Nord . .	»	V	B	G	A	P	VB	—	SP	—	—	—	—	1	6	—	32	3
Ovada *	»	V	B	G	A	P	VB	—	SP	—	—	—	—	—	—	—	34	—

* Ammessa al servizio cumulativo colle norme appositamente stabilite.

Allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 262 - 1908.

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia Alessandria - Ovada per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Amministrazione e linea alla quale appartengono	Transiti e punti d'allacciamento alla Rete di Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B			Tariffa militare			Bagagli
				I	II	III	I	II	III	Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. (1)
Castellazzo-Casalcermelli	Alessandria-Ovada	Alessandria	8	0.60	0.50	0.50	0.25	0.20	0.15	1.8560
		Ovada	26	1.95	1.40	0.90	0.80	0.55	0.40	6.0320
Castelspina - Portanova		Alessandria	14	1.05	0.75	0.50	0.45	0.30	0.25	3.2480
		Ovada	20	1.50	1.05	0.70	0.60	0.45	0.30	4.6400
Predosa		Alessandria	20	1.50	1.05	0.70	0.60	0.45	0.30	4.6400
		Ovada	15	1.15	0.80	0.55	0.45	0.35	0.25	3.4800
Roccagrimalda		Alessandria	28	2.10	1.50	1.00	0.85	0.60	0.45	6.4960
		Ovada	6	0.50	0.50	0.50	0.20	0.15	0.10	1.3920
Ovada Nord		Alessandria	32	2.40	1.70	1.10	0.95	0.70	0.50	7.4240

(1) Tassa minima per spedizione L. 0.35.

Prospetto indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo colla Ferrovia Alessandria-Ovada.

DA	A	Via	Chilometri	Sola andata – Diretti 1a	Diretti 2a	Diretti 3a	Omnibus 1a	Omnibus 2a	Omnibus 3a	Andata e ritorno 1a	2a	3a	Validità degli andata e ritorno, giorni	Ripartizione
Asti	Roccagrimalda	Alessandria	28	3.25	2.30	1.50	3.25	2.30	1.50	4.90	3.45	2.20	1	F. A. O.
			35	4.50	3.15	2.05	4.10	2.85	1.85	6.40	4.50	2.90		Stato
			63	7.75	5.45	3.55	7.35	5.15	3.35	11.30	7.95	5.10		Totale
	Predosa	Alessandria	20	2.35	1.65	1.05	2.35	1.65	1.05	3.50	2.45	1.60	1	F. A. O.
			35	4.50	3.15	2.05	4.10	2.85	1.85	6.40	4.50	2.90		Stato
			55	6.85	4.80	3.10	6.45	4.50	2.90	9.90	6.95	4.50		Totale
	Castellazzo Casalcermelli.	Alessandria	8	0.95	0.65	0.45	0.95	0.65	0.45	1.40	1.00	0.65	1	F. A. O.
			35	4.50	3.15	2.05	4.10	2.85	1.85	6.40	4.50	2.90		Stato
			43	5.45	3.80	2.50	5.05	3.50	2.30	7.80	5.50	3.55		Totale
Torino P. N.	Roccagrimalda	Alessandria	28	3.25	2.30	1.50	3.25	2.30	1.50	4.90	3.45	2.20	2	F. A. O.
			91	11.65	8.15	5.30	10.60	7.40	4.80	16.10	11.25	7.30		Stato
			119	14.90	10.45	6.80	13.85	9.70	6.30	21.00	14.70	9.50		Totale
	Predosa	Alessandria	20	2.35	1.65	1.05	2.35	1.65	1.05	3.50	2.45	1.60	2	F. A. O.
			91	11.65	8.15	5.30	10.60	7.40	4.80	16.10	11.25	7.30		Stato
			111	14.00	9.80	6.35	12.95	9.05	5.85	19.60	13.70	8.90		Totale
	Castelspina-Portanova.	Alessandria	14	1.65	1.15	0.75	1.65	1.15	0.75	..	..	..		F. A. O.
			91	11.65	8.15	5.30	10.60	7.40	4.80	..	..	..		Stato
			105	13.30	9.30	6.05	12.25	8.55	5.55	..	..	..		Totale
	Castellazzo Casalcermelli.	Alessandria	8	0.95	0.65	0.45	0.95	0.65	0.45	1.40	1.00	0.65	1	F. A. O.
			91	11.65	8.15	5.30	10.60	7.40	4.80	16.10	11.25	7.30		Stato
			9[illegible]	12.60	8.80	5.75	11.55	8.05	5.25	17.50	12.25	7.95		Totale

DA	A	Via	Chilometri	Sola andata – Diretti 1ª	2ª	3ª	Sola andata – Omnibus 1ª	2ª	3ª	Andata e ritorno 1ª	2ª	3ª	Validità degli andata e ritorno, giorni	Ripartizione
Milano Centr.	Roccagrimalda	Alessandria-Mortara (1)	28	3.25	2.30	1.50	3.25	2.30	1.50	4.90	3.45	2.20	2	F. A. O
			95	12.15	8.50	5.55	11.05	7.75	5.—	16.75	11.75	7.60		Stato
			123	15.40	10.80	7.05	14.30	10.05	6.50	21.65	15.20	9.80		Totale
	Predosa . . .	Alessandria-Mortara (1)	20	2.35	1.65	1.05	2.35	1.65	1.05	3.50	2.45	1.60	2	F. A. O.
			95	12.15	8.50	5.55	11.05	7.75	5.—	16.75	11.75	7.60		Stato
			115	14.50	10.15	6.60	13.40	9.40	6.05	20.25	14.20	9.20		Totale
	Castelspina Portanova.	Alessandria-Mortara (1)	14	1.65	1.15	0.75	1.65	1.15	0.75	..	..	..		F. A. O
			95	12.15	8.50	5.55	11.05	7.75	5.—	..	..	..		Stato
			109	13.80	9.65	6.30	12.70	8.90	5.75	..	..	..		Totale
	Castellazzo Casalcermelli.	Alessandria-Mortara (1)	8	0.95	0.65	0.45	0.95	0.65	0.45	1.40	1.—	0.65	2	F. A. O.
			95	12.15	8.50	5.55	11.05	7.75	5.—	16.75	11.75	7.60		Stato
			103	13.10	9.15	6.—	12.—	8.40	5.45	18.15	12.75	8.25		Totale
	Ovada Nord .	Alessandria-Mortara (1)	32	3.75	2.60	1.70	3.75	2.60	1.70	5.60	3.90	2.55	2	F. A. O
			95	12.15	8.50	5.55	11.05	7.75	5.—	16.75	11.75	7.60		Stato
			127	15.90	11.10	7.25	14.80	10.35	6.70	22.35	15.65	10.15		Totale
Piacenza . .	Roccagrimalda	Alessandria-Voghera.	28	3.25	2.30	1.50	3.25	2.30	1.50	..	..	..		F. A. O.
			97	12.40	8.70	5.65	11.30	7.90	5.10	..	..	..		Stato
			125	15.65	11.—	7.15	14.55	10.20	6.60	..	..	..		Totale
	Predosa . .	Alessandria-Voghera.	20	2.35	1.65	1.05	2.35	1.65	1.05	..	..	..		F. A. O.
			97	12.40	8.70	5.65	11.30	7.90	5.10	..	..	..		Stato
			117	14.75	10.35	6.70	13.65	9.55	6.15	..	..	..		Totale
	Castellazzo Casalcermelli.	Alessandria-Voghera.	8	0.95	0.65	0.45	0.95	0.65	0.45	..	..	..		F. A. O.
			97	12.40	8.70	5.65	11.30	7.90	5.10	..	..	..		Stato
		Totale .	105	13.35	9.35	6.10	12.25	8.55	5.55	..	..	..		

(1) Per gli andata e ritorno sono facoltative le vie di Tortona e di Vigevano.

DA	A	Via	Chilometri	Sola andata – Diretti 1ª	Sola andata – Diretti 2ª	Sola andata – Diretti 3ª	Sola andata – Omnibus 1ª	Sola andata – Omnibus 2ª	Sola andata – Omnibus 3ª	Andata e ritorno 1ª	Andata e ritorno 2ª	Andata e ritorno 3ª	Validità degli andata e ritorno, giorni	Ripartizione
Genova P. P.	Roccagrimalda	Ovada . .	6	..	..	..	0.70	0.50	0.35	1.05	0.75	0.50	1	F. A. O.
			44	..	..	..	5.15	3.60	2.30	7.60	5.35	3.45		Stato
			50	..	..	..	5.85	4.10	2.65	8.65	6.10	3.95		Totale
	Predosa . . .	Ovada . .	15	..	..	..	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.20	1	F. A. O.
			44	..	..	..	5.15	3.60	2.30	7.60	5.35	3.45		Stato
			59	..	..	..	6.90	4.85	3.10	10.25	7.20	4.65		Totale
	Castelspina Portanova.	Ovada . .	20	..	..	..	2.35	1.65	1.05	..	..	..		F. A. O.
			44	..	..	..	5.15	3.60	2.30	..	..	..		Stato
			64	..	..	..	7.50	5.25	3.35	..	..	..		Totale
	Castellazzo Casalcermelli.	Ovada . .	28	..	..	..	3.05	2.15	1.40	4.55	3.20	2.05	1	F. A. O.
			44	..	..	..	5.15	3.60	2.30	7.60	5.35	3.45		Stato
			70	..	..	..	8.20	5.75	3.70	12.15	8.55	5.50		Totale
Acqui	Roccagrimalda	Ovada . .	6	..	..	..	0.70	0.50	0.35	1.05	0.75	0.50	1	F. A. O.
			15	..	..	..	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.20		Stato
			21	..	..	..	2.45	1.75	1.15	3.70	2.60	1.70		Totale
	Predosa . . .	Ovada . .	15	..	..	..	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.20	1	F. A. O.
			15	..	..	..	1.75	1.25	0.80	2.65	1.85	1.20		Stato
			30	..	..	..	3.50	2.50	1.60	5.30	3.70	2.40		Totale
	Castelspina Portanova.	Ovada . .	20	..	..	..	2.35	1.65	1.05	..		..		F. A. O.
			15	..	..	..	1.75	1.25	0.80	..	..	..		Stato
			35	..	..	..	4.10	2.90	1.85	..	..	..		Totale

Trasporti a domicilio nelle stazioni della Ferrovia Alessandria-Ovada.

STAZIONE	Pacchi ferroviali Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.	Grande Velocità					Piccola Velocità			
		NUMERARIO e preziosi		Mercanzia in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per spedizione	Mercanzie in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per spedizione
	Prezzo per ogni spedizione	per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per spedizione	per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			
Castellazzo-Casalcermelli	0,10	0,10	0,10	0,50	0,50	0,15	0 25	0,60	0,25	0,25

Per i colli indivisibili superanti il peso di un quintale, da rendersi a domicilio ai piani superiori od ai locali sotterranei, la tassa sarà raddoppiata e per gli oggetti voluminosi sarà aumentata del 30 %.

Sono esclusi da tale servizio:

a) I colli indivisibili di un peso eccedente i Kg. 800.

b) I colli di lunghezza superiore a m. 6,50.

c) I foraggi non compressi.

d) Il bestiame ed i veicoli.

e) I feretri.

f) Le materie esplodenti appartenenti alla 12ª, 13ª e 14ª categoria.

e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di transito, questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla Ferrovia Alessandria-Ovada, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

37. Trasporti in servizio. — La corrispondenza che gli Uffici di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e la Ferrovia Alessandria-Ovada e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle ferrovie secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati A e B, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie, nella parte « *Servizi cumulativi, ecc.* », delle Tariffe N. 1 e 11 G. V., e nel volume « *Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione luglio 1902)* ».

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 dell'*Istruzione sulla contabilità delle gestioni di transito,* si dovrà aggiungere la « *Ferrovia Alessandria-Ovada* » coll'indicazione dei transiti di Alessandria e Ovada.

Inoltre a pagina 11 e 65 del « *Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908)* » dovranno essere aggiunti i seguenti richiami:

pag. 11 nota (**) a pie' di pagina:

** ..... *e di transito colla Ferrovia Alessandria-Ovada,*

pag. 65 colonna 1:

aggiungere due asterischi di fianco al nome della Stazione di Ovada,

e riportare a pie' di pagina la nota seguente:

** *Stazione di transito colla Ferrovia Alessandria-Ovada.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N. 263.

(SERVIZIO I)

Nomine nel personale superiore.

In dipendenza delle disposizioni contenute nella legge 5 aprile 1908, N. 111, relativa ai servizi postali e commerciali marittimi e nel R. Decreto 2 luglio 1908, N. 153, sulla ripartizione dei Servizi centrali della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 30 luglio 1908, e con decorrenza dal 1° agosto successivo, ha nominato il Sig. Comm Ing. DOMENICO BONAMICO, Capo del Servizio di Navigazione.

Il Consiglio d'amministrazione, nell'adunanza del 21 agosto 1908 ha deliberata la nomina a Capo Servizio dei Sotto Capi Servizio:

Cav. Ing. ANDREA ALESSANDRI;
Cav. Avv. ADRIANO MENGONI;
Cav. Ing. GIUSEPPE ACCOMAZZI;
Cav. Ing. FRANCESCO DE ROBERTO;

già reggenti rispettivamente i Servizi I, III, VII e VIII, confermandoli nella dirigenza dei Servizi medesimi.

Il Consiglio di Amministrazione ha pure approvato:

Che col 1° ottobre 1908 il Sig. Comm. Ing. LUIGI NEGRI cessi dall'incarico conferitogli con l'Ordine di Servizio N. 185-1908 di disimpegnare temporaneamente anche le funzioni di Capo Compartimento per la Direzione compartimentale di Venezia, venendo tali funzioni affidate, dalla stessa data, al Cav. Uff. Ingegner ALBERTO BRANDANI;

Che con la stessa data, il Sig. Comm. Ing. ANTONIO NICO, Capo Compartimento a Palermo, assuma temporaneamente anche le funzioni di Capo Compartimento a Reggio Calabria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 264.

(SERVIZIO I)

Trasferimento della Divisione Trazione e Materiale del Compartimento di Venezia, da Verona a Venezia, e dirigenza della Divisione stessa e di quella di Milano.

A datare dal 1° settembre 1908 la Divisione Trazione e Materiale del Compartimento di Venezia già a Verona, ha trasportata la sua sede a Venezia.

Con la stessa data il sig. Cav. CALDERINI Ing. Ampelio, Capo della predetta Divisione, è passato a dirigere la Divisione Trazione e Materiale del Compartimento di Milano. A sostituirlo venne destinato il Capo Divisione sig. DOLAZZA Ing. Cav. Giuseppe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 265.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 258 - 1908)

Col 15 settembre 1908 entrerà in vigore il 21° Supplemento alla tariffa diretta italo-germanica, il quale comprende esclusivamente la ristampa della nuova tariffa eccezionale N. 11 P. V. pei trasporti di vino a vagone completo, colle riduzioni ai prezzi della serie *c*, già a suo tempo concesse pei consimili trasporti in servizio italo-svizzero.

Detto supplemento verrà distribuito, come di consueto, a tutte le stazioni a cura della Divisione Controllo Prodotti di Firenze, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 15 per ogni esemplare.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 266.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-svizzero.

(Ordine di Servizio N. 229-1908).

Col 1° settembre 1908, l'alinea secondo del paragrafo 5 delle Prescrizioni di tariffa del servizio italo-svizzero viene annullato e sostituito dal seguente:

« Il peso minimo tassabile (aumento compreso) è di 30 Kg. « per la grande velocità e di 50 Kg. per la piccola velocità; « fatta eccezione per le spedizioni composte di un sol collo, di « cui alla tariffa N. 1 *a-d* della grande velocità, le quali non « sono soggette all'aumento stabilito pel volume ».

Questa modificazione dovrà essere introdotta a pag. 42 della tariffa italo-svizzera, in attesa che sia provveduto con supplemento.

Colla stessa data del 1° settembre 1908, nella nomenclatura e classificazione delle merci a grande velocità della tariffa italo-svizzera (pag. 53) va completata come segue l'ultima voce della posizione N. 16-41 Derrate alimentari: « *Vino comune in botti, barili od in damigiane non incassate* (1) », esponendo a pie' della pagina questa nota:

« (1) Le damigiane devono essere protette da speciali rivestimenti rigidi od elastici, di metallo o d'altra materia, con coperchio di metallo, e cioè condizionate in modo da permettere, senza pericolo di avaria o rottura, la loro sovrapposizione nel carico e la comunanza con altre merci ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 267.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale N. 1008 P. V.

Col giorno 7 settembre 1908 la tariffa eccezionale N. 1008 P. V. sarà estesa ai trasporti di « *Barili, botti, caratelli e fusti di legno nuovi, vuoti, ecc.* » in partenza dalla stazione di *Bisceglie*.

In conseguenza nella intestazione della detta tariffa eccezionale, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l' indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 268.

(SERVIZIO VIII)

Estensione della tariffa eccezionale N. 1059 P. V, serie B, ai trasporti di legname greggio in assami preparati per doghe, ecc., in partenza dalle stazioni di Taranto, Squinzano e S. Pietro Vernotico.

Col 7 settembre 1908, la tariffa eccezionale N. 1059 P. V., serie *B*, sarà estesa ai trasporti di legname greggio in assami preparati per doghe e pertiche spaccate, rifesse per cerchi da botti in destinazione delle stazioni di Taranto, Squinzano e S. Pietro Vernotico.

Per conseguenza, nella intestazione della serie *B* della tariffa predetta, deve essere aggiunta, alla sede opportuna, la indicazione delle nominate stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 186.

(Servizio VIII)

IV Congresso Nazionale delle Unioni Cristiane delle giovani in Roma.

Pei viaggi delle partecipanti al Congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 25 ottobre al 6 novembre 1908.
Ritorno: dal 3 novembre al 12 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 187.

(Servizio VIII)

XXI Congresso della Società Italiana di Chirurgia in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovra indicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 20 al 29 ottobre 1908.
Ritorno: dal 27 ottobre al 5 novembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 188.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione generale Nazionale in Asti.

In occasione dell'Esposizione sovraindicata dovranno essere accordati, tanto per i viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni delle merci, i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata: dal 15 settembre al 25 ottobre 1908.
Ritorno: dal 20 settembre al 30 novembre 1908.

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Andata: dal 15 settembre al 25 ottobre 1908.
Ritorno: dal 15 novembre al 15 dicembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 189.

(SERVIZIO VIII)

Congresso della Società delle Conferenze fra i gasisti d'Italia in Lecco.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 10 al 15 settembre 1908.
Ritorno: dal 14 al 25 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 190.

(Servizio VIII)

Concorso ciclo-moto-automobilistico in Bergamo.

Pei viaggi dei partecipanti al concorso sovraindicato dovranno essere accordati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 5 all'8 settembre 1908;
Ritorno: dal 6 al 9 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 191.

(Servizio VIII)

Congresso dei Rappresentanti delle Cooperative tipografiche italiane in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovra indicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 10 al 14 settembre 1908.
Ritorno: dal 13 al 18 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 37. 12 SETTEMBRE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, settembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

LEGGE *N. 416 del 5 luglio 1908, relativa alla permuta di stabili fra il Demanio dello Stato e il comune di Venezia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a cedere al comune di Venezia le sacche demaniali nel comune censuario di Malamocco, comprese fra le zone della canaletta pubblica che mette a Quattro Fontane, Sant'Elisabetta ed il canale comunale a nord di Malamocco, e quelle a sud della Giudecca, ed a ricevere in permuta dallo stesso comune di Venezia i magazzini generali di Santa Marta con tutti gli accessori e con l'area antistante, alle condizioni contenute nel contratto stipulato in forma pubblica amministrativa nell'Intendenza di finanza di Venezia, il 19 giugno 1908.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 5 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE

LACAVA.

Visto il guardasigilli: ORLANDO.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia*, n. 170, del 22 luglio 1908.

Intendenza di finanza di Venezia

—

Atto di permuta

Repertorio n. 1632.

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Questo giorno 19 giugno 1908, alle ore 14, nel palazzo ex-Fondaco dei Tedeschi, sede dell'Intendenza di finanza;

Innanzi a me Giordano Lanza Guido di Pietro, segretario delegato a ricevere gli atti in forma pubblica amministrativa ed alla continua e contestuale presenza dei signori Riccoboni Attilio fu Angelo, nato a Venezia, ed Izzo Vincenzo fu Alberico, nato a Napoli, domiciliati entrambi a Venezia, testimoni a me noti ed idonei;

Sono comparsi, l'ill.mo signor cav. uff. dottor Giuseppe Brotto, intendente di finanza di Venezia, e l'ill.mo signor sindaco di Venezia N. H. gran ufficiale conte avv. Filippo Grimani, onde addivenire alla stipulazione del seguente contratto di permuta.

Premettesi.

Con le leggi 11 agosto 1870, n. 5784, allegato *B*, e 2 luglio 1875, n. 2565, fu aperto un credito di L. 1,800,000 al comune di Venezia per la costruzione di Magazzini generali alla Sessola e Santa Marta in seguito all'abolizione delle franchigie doganali di Venezia.

In esecuzione di regolari progetti approvati dal Governo, il Comune costruì i Magazzini generali per gli olii minerali alla Sessola ed una delle due parti di quelli a Santa Marta, non essendosi ritenuto opportuno di costruire l'altra parte, forse perchè l'istituzione non raggiunse lo scopo.

I lavori compiuti dal Comune vennero valutati dall'ufficio del genio civile in L. 1,593,738, ed il Governo pagò la somma di L. 1,177,759, equivalente ai tre quarti di quella erogata dallo

stesso Comune per i lavori effettivamente da esso eseguiti, giusta quanto era stato determinato con il decreto ministeriale 29 luglio 1875, n. 40,090-7291.

Il Comune di Venezia richiese il pagamento delle residue L. 415,979, ma il Governo, eccependo che non erano state compiute tutte le opere progettate, respinse la domanda, che, portata avanti ai tribunali, non ebbe miglior fortuna, come risulta dalla sentenza 21-25 febbraio 1901 della Corte di Cassazione di Firenze.

Con l'esecuzione dei lavori portuali, e con lo sviluppo commerciale del porto, si fece viva la convinzione che per l'ordinamento dei servizi ferroviari fosse necessario occupare la zona antistante ai Magazzini generali di Santa Marta, ed anche la prima fila dei fabbricati costituenti i medesimi.

Corsero senza effetto ripetute pratiche fra il Governo ed il Comune per risolvere la vertenza, imperocchè quest'ultimo sostenne sempre che avrebbe consentito l'abbandono completo dei Magazzini generali di Santa Marta ed annessi, purchè gli venisse assicurato il pagamento del suo preteso credito.

Finalmente col memoriale del marzo 1906 il Comune propose di permutare i Magazzini generali di Santa Marta, aree ed impianti annessi con le Sacche demaniali esistenti lungo il lato meridionale della Giudecca e con quelle completate e da completarsi in Malamocco e con quelle poste subito a sud dell'abitato di Malamocco.

Quest'ultima proposta venne presa in considerazione, e, richiesto al riguardo il parere dell'ufficio del genio civile di Venezia, esso ritenne che fosse nell'interesse dello Stato, nei riguardi della sistemazione del servizio ferroviario portuale, di rendersi proprietario delle aree e dei fabbricati offerti in permuta, ed anche perchè l'azienda ferroviaria per effetto di tale permuta, potrà liberamnte disporre della fronte della banchina di Santa Marta, potrà valersi dei binari di allacciamento con la stazione marittima ed utilizzare i Magazzini esistenti convenientemente ridotti.

Il predetto ufficio del genio civile ritenne che il demanio trovasi possessore di terrapieni da esso creati mediante sottrazione di aree lagunari, per prelevamenti ed imprescindibili necessità esecutive nell'interesse dei lavori portuali, e che tali aree, o Sacche, che rappresentano ora un bene patrimoniale, non hanno alcun interesse nè immediato, nè prevedibile con

gli eventuali sviluppi portuali di Venezia e con la sua laguna, e sono perciò alienabili.

L'opportunità dell'alienazione al Comune di Venezia di tali Sacche si manifesta evidente ove si consideri che tale città col suo territorio urbano non potrebbe estendersi altrimenti che verso la laguna, e quindi, ad evitare ulteriori interrimenti di questa è da preferirsi che ogni terrapieno eseguito concorra a beneficio del suo sviluppo edilizio.

Procedutosi alla valutazione dei beni permutandi da parte dell'ufficio del genio civile, pei magazzini generali annessi ed aree fu fissata la cifra di L. 2,335,228, e per le Sacche demaniali quella di L. 1,160,000, ma siccome il Comune di Venezia per cedere in permuta i magazzini stessi ed annessi doveva rimborsare al Governo quanto esso aveva già pagato per le costruzioni avvenute, cioè L. 1,177,758.92, così fu pattuito che la somma stessa, anzichè esser versata materialmente, fosse dedotta dal valore complessivo attribuito agli enti che il Comune offre in vendita al Governo.

Portate a questo punto le trattative, la Direzione generale del demanio, con dispaccio 15 maggio 1908, n. 134,987, incaricava l'Intendenza di finanza di Venezia di tradurre in formale atto i patti concretati. All'uopo anche il Comune di Venezia chiedeva ed otteneva l'approvazione del proprio Consiglio con deliberazione 29 maggio 1908, approvata dalla Giunta provinciale amministrativa in seduta dal 17 giugno 1908, e si muniva del prefettizio decreto di autorizzazione alla permuta in data pure 17 giugno 1908, n. 11,244.

Tutto ciò premesso ed avuto come parte integrante del presente contratto, al quale sono inoltre allegati sub *a*, la copia autentica della deliberazione consiliare, sub *b* quella della decisione della Giunta provinciale amministrativa, sub *c* quella del prefettizio decreto suddetto 17 giugno 1908, sub *d* la tavola delle zone, che il Comune cede allo Stato e sub *e* usque *o* le tavole delle zone, che lo Stato cede in cambio al Comune, gli illustrissimi signori cav. uff. dott. Giuseppe Brotto, intendente di finanza, e N. H. gran uff. Filippo Grimani, sindaco di Venezia i quali hanno dichiarato che nella stipulazione, che andranno a fare, intendono di obbligare esclusivamente le due Amministrazioni che rappresentano; hanno convenuto quanto appresso:

Art. 1.

Il Governo non si oppone a che il Comune di Venezia nel suo interesse abbandoni la costruzione della seconda parte dei magazzini generali a Santa Marta.

Ove però in avvenire fosse riconosciuta la necessità di costruire in Venezia i magazzini generali, vi si provvederà col concorso dello Stato e del Comune alle condizioni ed entro i limiti stabiliti dalle leggi 11 agosto 1870, n. 5784 (all. B) e 2 luglio 1875, n. 2565.

Art. 2.

Il Governo acquista dal comune di Venezia:

1° tutti i fabbricati, manufatti, tettoie, cancellate e quanto altro costituisca i Magazzini di Santa Marta in Venezia, tutto come ora si trova, forniti cioè di tutti gli infissi ed accessorii, nulla eccettuato, ritenuti in istato di buona manutenzione;

2° tutti i binari ed accessorii costituenti le linee di comunicazione fra i singoli corpi di fabbrica, e fra i Magazzini generali e la stazione marittima, nulla eccettuato e nello stato in cui si trovano.

3° il ponte sul Canal Scomenzera, testate, stilate, rampe d'accesso, binari e quant'altro; il tutto come si trova in istato di buona manutenzione;

4° l'area occupata da fabbricati, manufatti, tettoie, cancellate, ecc., di cui al n. 1, con le aree libere ad essi fabbricati annesse e connesse, per quanto siano di proprietà comunale;

5° le aree destinate alla costruzione della seconda parte dei Magazzini generali, compresi i vecchi fabbricati, eventualmente sopraesistenti, per quanto sono di proprietà comunale;

6° l'area di mq. 10,000 circa a tergo delle aree indicate al n. 5 suddetto;

7° l'area di mq 15,000 circa lungo il canale Scomenzera.

Le aree, gli spazi pubblici e gli edifici che si comprendono nella della sommaria enunciazione sono più particolarmente indicati nella mappa in catasto e (pel solo riferimento alla loro configurazione complessiva ed al loro raggruppa-

mento secondo la fonte da cui pervennero al Comune) nella tavola *d*) allegata al presente contratto nel modo seguente:

a) area di mq. 10,252.11 segnata nella tavola in tinta rosa, formante parte della cosiddetta originaria Sacca demaniale di Santa Marta, comprendente porzione dei mappali nn. 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2743, 2741 del comune censuario di Dorsoduro, ed altra area a mezzogiorno della precedente segnata nella tavola in tinta rosa pallido, comprendente porzione dei mappali nn. 2741, 2743, 2748 predetti. Quest' ultima, formata presumibilmente per antica accessione, è dal Comune posseduta senza che esso possa citare il titolo del possesso, e poichè, se non fosse del Comune, non potrebbe ad ogni modo essere d'altri che del Demanio, viene dal comune di Venezia a questo ceduta o a titolo di permuta, o, in quanto occorra e sia ritenuto più esatto, a titolo di rettifica di confine;

b) area di mq. 7960.25 distinta nella tavola con colore verde chiaro comprendente porzione dei mappali nn. 2744, 2745, 2746 2747 predetti, nonchè porzione dell' antica spiaggia di Santa Marta;

c) area di mq. 4860 segnata nella tavola con tinta avana, comprendente i mappali nn. 4, 5 e 2454 del comune censuario di Dorsoduro;

d) area di mq. 6577.80 distinta nella tavola con tinta violetta comprendente la calle delle Orsoline, la calle Colomba, il campiello dei Minestra, la calle dei Longhi, porzione della calle di Cà Matta e della calle dei Secchi e della corte Baldin, oltre i mappali nn. 8, 9, 12, 2775, 23, 24, 6, 7, 2612, 13, 14, 16, 17, 18, 2686 e porzione dei nn. 15, 19, 32, 33 e 2796 del comune censuario di Dorsoduro;

e) area di mq. 3200 costituente porzione del mappale n. 2798 del comune censuario di Dorsoduro;

f) area di mq. 14,574.87 distinta nella tavola in tinta grigia costituita dal mappale n. 2808 e da porzione del 2807 del comune censuario di Dorsoduro;

g) area di mq. 1400, segnata nella tavola in tinta arancio, costituita dal mappale n. 2810 del comune censuario di Dorsoduro e formante la testata ed il piazzale d' accesso al ponte sul canale Scomenzera nonchè il ponte medesimo;

h) la porzione dei fabbricati ai mappali nn. 2741, 2748, 2743 già ricordati alla lettera *a*) del presente articolo insistente sul terreno demaniale al mappale n. 2743 dal Comune tenuto in conessione in forza di atto 21 agosto 1888 stipulato presso la R. capitaneria di porto di Venezia.

Il tutto a corpo e non a misura per l'importo complessivo di L. 2.335,228, dal quale, dedotto quanto il Comune dovrebbe rimborsare al Governo in L. 1,177,758.92 ad esso già pagate per lavori eseguiti, rimangono L. 1,157,470, che ai riguardi della presente Convenzione si arrotondano in L. 1,160,000, essendo rimasto convenuto che la suddetta somma d. L. 1,177,758.92 non sarà versata materialmente dal Comune, ma dedotta del valore complessivo attribuito a tutto quanto viene ceduto in permuta da quest'ultimo.

Art. 3.

È fatto obbligo al Comune di Venezia, che accetta di produrre, entro il termine di tre mesi dalla comunicazione dell'approvazione del presente, gli elementi occorrenti a precisare le aree permutate, mediante appositi ceppi di confine, e di effettuare la consegna dei Magazzini generali sgombri da effetti e da persone entro il termine di mesi sei dalla stessa data.

Le spese di sconfinazione, provvista ed applicazione di ceppi, sgombro di aree e di fabbricati, rimangono a carico del Comune. La consegna sarà fatta dal personale tecnico municipale in contradditorio con il governativo al solo scopo di precisare gli enti.

Art. 4.

Il Governo cede in permuta al comune di Venezia, che accetta:

a) le Sacche demaniali in comune censuario di Malamocco, delle Sacche litoranee, comprese fra la zona della Canaletta pubblica che mette a Quattro fontane, Sant'Elisabetta ed il canale comunale a nord dell'abitato di Malamocco. La concessione comprende tutte le Sacche terrapienate entro i due confini suddetti, le quali portano i mappali 1224, 1291, 1133, 1134,

1135, 1221, 1222, 1223, 1241, 1242, 1243, 1244, 1245, 1246, 1125, 1126, 1124, 1247, 1254, 1350, 1351;

b) le Canalette intermedie fra le dette Sacche terrapienate, esclusa la Canaletta che mette al Forte di Quattro Fontane quella del Forte di Ca Bianca quella del Forte Torre e quella del Forte di Malamocco;

c) le aree lagunari in corso di terrapienamento o destinate ad essere terrapienate entro i due confini suddetti, le quali sono contrassegnate con le lettere *A, B, C, D, E,* nel tipo geometrico allegato e facente parte integrale del presente;

d) le Canalette che risulteranno intermedie alle sopradette Sacche da terrapienarsi;

e) le vecchie Sacche a sud di Malamocco, ai mappali 906, 918, 907, 1051, 1232, e 1233;

f) le vecchie Sacche a sud della Giudecca (Venezia) in comune censuario di Giudecca ed uniti, portanti i nn. 817, 816, 818, 820, 823, 825, 830, 857, e 856, nonchè le canalette provvisorie annesse alle Sacche sopradette contrassegnate nell'allegato tipo geometrico con le lettere *d, e, f.*

Tutti i quali appezzamenti, spazi ed aree descritte nelle annesse tavole sub *e* usque *o* vengono dal Demanio cedute a corpo e non a misura per l'importo comulativo in cifra tonda di L. 1.,160,000.

Art. 5.

Le Sacche già compiute e marginate si cedono al Comune, che le accetta, nello stato in cui si trovano, sia riguardo alla marginatura che allo spianamento delle sommità, che alla irregolarità dei bordi sulle Canalette, come agli accessi della strada pubblica. Le Canalette meno quelle escluse, si cedono al Comune, che le accetta, nello stato in cui si trovano nei riguardi dei fondali e dello scolo dei terreni privati. Le Sacche nuove e vecchie da marginarsi saranno cedute ed accettate dal Comune nello stato di irregolarità conseguente alla loro formazione, rimanendo al Comune permutante l'obbligo dello spianamento e di ogni lavoro di sistemazione. Saranno però consegnate tosto che l'Amministrazione dei lavori pubblici a sua

cura e spesa le avrà marginate nei modi, forma e coi sistemi usati nelle Sacche ora già compiute.

Anche le nuove Canalette, che rimarranno aperte fra i nuovi terrapieni, saranno cedute ed accettate nello stato in cui si troveranno.

Art. 6.

Le Sacche, delle quali il Comune è attualmente in possesso di affittanza, nonchè quelle attualmente compiute e disponibili, e le Canalette annesse, meno quelle, come sopra, escluse, saranno ad esse consegnate subito avvenuta la comunicazione di approvazione del presente, e dalla medesima data cesserà pel Comune l'obbligo di affittanza e si conguaglieranno le partite.

Per la consegna e pel marginamento delle altre Sacche di cui è in corso, o non ancora iniziato il terrapienamento, il Governo non può precisare una data fissa, dipendendo tali lavori dalle esigenze dei lavori portuali. Fissano però di pieno accordo i contraenti di consegnare e ricevere le Sacche medesime man mano che saranno completate, e di esaurire la consegna degli spazi anche non terrapienati non oltre l'anno 1920. Però il municipio non potrà pretendere alcun compenso od indennità dall'Amministrazione governativa pel terrapienamento eventualmente mancante degli spazi stessi, la quale bensì potrà, ove lo creda conciliabile con gli interessi dell'azienda portuale, continuare a fare scaricare le materie fino al completamento dei terrapieni.

Art. 7.

Le Canalette comprese fra i terrapieni, o Sacche, escluse quelle indicate nell'art. 4, che rimangono demaniali, saranno da considerarsi rivi o canali interni a termine dell'art. 16 del regolamento lagunare 20 dicembre 1841, alla cui osservanza dovranno quindi essere subordinate tutte le modificazioni che il comune di Venezia intendesse di apportare alle Canalette medesime.

Art. 8.

Siccome il comune di Venezia ha bisogno di avere per i propri scavi manutentori dei rivi della città dei siti destinati a deposito di fanghi, è fatta facoltà al Comune stesso di riservare a proprio uso, d'accordo con il genio civile di Venezia, e di terrapienare per proprio conto taluna delle aree comprese nella permuta. Tale facoltà però per comune accordo, non porterà fra i contraenti alcuna variazione restrittiva alla presente permuta che rimane immutabile in tutte le sue condizioni.

Resta anzi fissato che a tempo opportuno il Comune chiederà al Governo l'esecuzione del contrattato marginamento in conformità dell'art. 6.

Art. 9.

Il comune di Venezia si obbliga di sciogliersi dai vincoli che lo legano ai concessionari dei Magazzini generali in tempo opportuno per poterli consegnare, insieme alle aree permutate, liberi e sgombri da effetti o da persone entro il termine precisato dell'art. 3, dichiarandosi responsabile di ogni danno avvenibile all' Amministrazione per gli eventuali ritardi allo sgombro ed alla consegna.

Sono dette Sacche affittate al Comune le seguenti:

In comune censuario di Malamocco.

Mappale n. 1135 affittata per un quinquennio del 1° novembre 1904, con contratto 8 novembre 1904, col canone annuo di L. 1205

Mappali nn. 1124-1125-1126-1247-1254 affittata per un quinquennio dall' 11 novembre 1906, col canone annuo di L. 850, con contratto 11 dicembre 1906.

Mappali nn. 1221-1222-1223 affittata per un quinquennio dal 1° novembre 1904, col canone annuo di L. 1205.

Mappali nn. 906-907-918-1054-1232-1333 affittata per un quinquennio, dal 16 novembre 1905, mediante contratto 19 marzo 1906, pel canone annuo di L. 835.

Mappali nn. 1242-1243-1244-1245-1246 affittata per un quinquennio dal 1° gennaio 1907, con contratto 16 dicembre 1906, canone annuo di L. 600.

Mappale n. 1241 affittata per un quinquennio, dal 1° novembre 1906, con contratto 2 novembre 1906, pel canone di L. 1050.

Mappali nn. 1350-1351 affittata per un quinquennio, dal 1° gennaio 1907, con contratto 4 marzo 1907, pel canone annuo di L. 350.

In comune censuario della Giudecca.

Mappali nn. 816-817-818 affittata per un quinquennio dal 1° gennaio 1904 con contratto 29 dicembre 1903 pel canone annuo di L. 360 contratto suppletivo in corso di stipulazione per un supplemento di canone di L. 150.

Mappale n. 820 affittata per un quinquennio dal 1° gennaio 1905 con contratto 8 novembre 1904 pel canone annuo di L 50.

Mappali nn. 823-825 affittata per un quinquennio dal 1° dicembre 1907 con contratto 17 ottobre 1907 pel canone annuo di L. 135.

Mappali nn. 830-856-857 affittata per un quinquennio dal 1° gennaio 1904 con contratto 27 ottobre 1903 pel canone annuo di L. 1000.

Nello stesso termine saranno consegnate quelle che sono in possesso sia provvisorio che per affittanza di altra Ditta, trasfondendosi al Comune tutti i diritti e le azioni spettanti in forza dei rispettivi contratti di locazione o concessione al demanio, e rimanendo però il Comune medesimo obbligato a rispettare fino a scadenza le locazioni o concessioni medesime salvi diretti accordi colle parti. In questa condizione trovasi fra le Sacche vendute solamente quella ai mappali nn. 1133-1134 del comune censuario di Malamocco concessa al signor Genovesi Giulio con istrumento 13 agosto 1883, per 29 anni dal 1° ottobre 1883 per l'annuo canone di L. 451.20.

Art. 10

I beni dedotti nella presente permuta sono da ambo le parti ceduti con garanzia di piena proprietà e libertà e con promessa di prestarsi nell'eventualità dell'evizione alle rifusioni ed ai compensi stabiliti dalla legge.

Essendo i beni medesimi ceduti a corpo se non a misura, non vi sarà luogo tra le parti a richiesta di sopraprezzi o compensi per verun altro titolo oltre quello dell'evizione surricodato.

Art. 11.

Vengono i beni permutati vicendevolmente ceduti nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano, coi pesi inerenti e le servitù, sia apparenti che non apparenti, che possano esistervi. Dalla data dell'approvazione del presente contratto staranno a carico delle due parti le imposte relative agli stabili rispettivamente ricevuti in permuta.

Art. 12

Dichiarano tanto l'Amministrazione del Demanio quanto il comune di Venezia, per mezzo dei comparsi loro rappresentanti, di ritenere con la presente pattuizione perfettamente regolati e compensati i loro rapporti in ordine alla stipulata permuta e promettono di non elevare ora, nè in avvenire, ulteriori pretese.

Art. 13.

Il comune di Venezia, concessionario come è stato detto alla lettera *h* dell'art. 2, del trattato di spiaggia o banchina a Santa Marta, segnata in tinta gialla all'annessa tavola allegato *C*, giusta atto stipulato il 21 agosto 1888 presso la R. capitaneria, di porto di Venezia, dichiara formalmente di rinunciare alla concessione e si impegna a presentare alla capitaneria suddetta quelle separate dichiarazioni e conferme che pel corso

amministrativo della vertenza saranno ritenute necessarie; intendendosi reciprocamente che gli effetti della rinuncia decorrano dalla data dell'approvazione del presente contratto.

Art. 14.

L'Amministrazione demaniale assume l'obbligo e la cura di tutte le formalità inerenti e susseguenti alla presente stipulazione, quali trascrizione ipotecaria, volture catastali, censimenti delle aree non censite, e quante altre possano occorrere.

Art. 15.

Le spese contrattuali sono a carico del comune di Venezia, il quale però rimane esonerato da ogni obbligo fiscale, essendo la permuta fatta anche nell'interesse dello Stato.

Art. 16.

La presente convenzione non sarà valida se non sanzionata dal potere legislativo.

Steso d'altra mano il presente contratto su fogli sei e facciate tre mezza di un settimo, viene da me letto ad alta ed intelligibile voce e meco da tutti gli intervenuti sottoscritto con approvazione dell'interlinea delle righe dalla quarta alla dodicesima inclusive della facciata quattordicesima, e della sostituzione delle parole Terre Perse alla parola Torre interlineato alla riga sesta della facciata sedicesima.

GIUSEPPE BROTTO, *intendente.*
FILIPPO GRIMANI, *sindaco.*
RICCOBONI ATTILIO, *teste.*
VINCENZO IZZO, *teste.*
GIORDANO LANZA GUIDO di Pietro, *segretario, delegato.*

Ordine Generale N. 17.

Ordinamento delle Divisioni della Trazione e del Materiale rotabile, delle Sezioni distaccate e delle Officine del Materiale.

I. Generalità.

1. Le Divisioni della Trazione e del Materiale rotabile, istituite coll'art. 2 del R. Decreto N. 110 del 12 marzo 1908, dipendono dal Servizio Centrale della Trazione e del Materiale rotabile e sono rette da funzionari aventi grado di Capo Divisione.

2. Le Divisioni sono composte dei seguenti uffici:
Ufficio I. Locomotive.
» II. Veicoli.
» III. Personale ed affari generali.
» IV. Contabilità ed economato.

Alla Divisione della Trazione e del Materiale rotabile del Compartimento di Milano è annesso un quinto ufficio, per la trazione elettrica.

Analogo ufficio potrà essere istituito in seguito nelle Divisioni della Trazione e del Materiale rotabile di altri Compartimenti, in relazione al futuro sviluppo degli impianti per la trazione elettrica.

Alle Divisioni della Trazione e del Materiale rotabile dei Compartimenti di Torino, Milano e Napoli è inoltre annesso apposito ufficio per la sorveglianza delle riparazioni del materiale rotabile presso l'industria privata.

3. Dal Capo del Servizio Centrale verrà designato per ogni Divisione, fra i Capi dei due primi uffici, il funzionario incaricato di coadiuvare il Capo Divisione negli affari tutti del servizio e di sostituirlo nei casi di assenza o di impedimento, quando non sia provveduto con un ispettore capo a ciò designato.

Più uffici possono essere affidati ad un solo dirigente.

4. Nei Compartimenti di Torino, Milano, Genova, Venezia, Firenze e Napoli sono istituite Sezioni distaccate della Trazione, alla diretta dipendenza delle Divisioni.

Riparti autonomi della Trazione, pure alla dipendenza diretta delle Divisioni, sono inoltre istituiti nei Compartimenti di Torino, Firenze, Roma, Ancona e Palermo.

Nei Compartimenti di Roma, Ancona, Palermo, per la parte non compresa nelle circoscrizioni dei rispettivi Riparti autonomi distaccati, e nel Compartimento di Reggio Calabria, che non ha nè Sezioni distaccate nè Riparti, la Divisione della Trazione e del Materiale rotabile assume direttamente tutte le funzioni assegnate alle Sezioni.

Le Officine sono poste alla diretta dipendenza delle Divisioni Compartimentali della Trazione e del Materiale rotabile, ad eccezione delle Officine principali di Torino, Verona e Firenze, le quali, per ora, sono poste alla diretta dipendenza del Servizio Centrale della Trazione e del Materiale rotabile.

Le circoscrizioni delle Divisioni, delle Sezioni distaccate e dei Riparti autonomi, e le Officine del Materiale risultano dal prospetto allegato.

5. Per opportunità di servizio, o per conseguire la migliore utilizzazione ed il minore impegno di mezzi di trazione, può essere stabilito, col consenso del Servizio Centrale della Trazione e Materiale o d'iniziativa di questo, che taluni treni ordinari siano eseguiti da locomotive di una Sezione o di un Compartimento, ancorchè su linee di altra Sezione o di altro Compartimento.

I treni straordinari che interessano più Sezioni o Compartimenti saranno di regola eseguiti con le locomotive della Sezione o del Compartimento che meglio le utilizza, per evitare o ridurre al minimo i cambi di locomotiva ed i percorsi a vuoto. A parità di queste condizioni, provvede il Compartimento dal quale hanno origine i treni straordinari.

Dei servizi che una Divisione fa sopra linee di altro Compartimento sarà tenuto conto a cura del Servizio Centrale per attribuirne a quest'ultimo le spese.

6. Alle Divisioni della Trazione e del Materiale è affidata anche la sorveglianza e l'esercizio delle officine per la ventila-

zione artificiale delle gallerie, salvo quella del Fréjus, che continuerà ad essere esercitata a cura della Divisione del Mantenimento e Sorveglianza, trattandosi d'impianto idraulico connesso con quello dei compressori.

II. Attribuzioni degli uffici delle divisioni.

7. Le attribuzioni delle Divisioni sono ripartite tra gli uffici come segue:

Ufficio locomotive.

Revisione dei turni delle locomotive e del personale di macchina;

controllo sull'utilizzazione delle locomotive e del rispettivo personale;

aggiornamento e studio delle situazioni delle locomotive del Compartimento, esame delle richieste di mezzi di trazione, e relativi provvedimenti o proposte al Servizio Centrale;

revisione dei rapporti sugli inconvenienti e delle inchieste;

studio delle questioni concernenti l'andamento e l'orario dei treni, nei riguardi della Trazione, ed in correlazione colla buona utilizzazione delle locomotive e collo studio di massima dei turni;

proposte e pratiche relative alla pulitura e lavatura delle locomotive, ai servizi in genere dei depositi-locomotive e delle rimesse, ed alla sistemazione degli impianti;

pratiche e verifiche relative alla manutenzione corrente delle locomotive nei depositi, ed alle riparazioni e modifiche delle medesime tanto nei depositi quanto nelle grandi officine, in base ai programmi ed alle istruzioni del Servizio Centrale;

controllo sull'osservanza delle disposizioni per le visite e prove regolamentari delle locomotive e caldaie, ed intervento alle visite interne delle caldaie; tenuta dei relativi libretti (secondo esemplare);

studio e preparazione, in base alle proposte delle Sezioni, dei contratti per pompatura d'acqua, per pulizia dei depositi, vendita di carbonella e simili;

studio delle proposte di sistemazione dei rifornitori, d'accordo colla Divisione del Mantenimento, e trattazione delle questioni in genere concernenti il servizio dell'acqua;

studio e determinazione degli assegni di combustibile alle locomotive, secondo le norme date dal Servizio Centrale;

sorveglianza delle riparazioni di locomotive presso l'industria privata, dove non esiste apposito ufficio;

provvedimenti e pratiche per la sollecita somministrazione dei pezzi di ricambio e dei materiali da lavoro occorrenti per la manutenzione delle locomotive, ed alle relative scorte.

Ufficio veicoli.

Sorveglianza sullo stato di pulitura delle carrozze e di manutenzione dei veicoli in circolazione, e sul servizio dei freni continui e del riscaldamento dei treni;

pratiche e verifiche relative ai lavori di manutenzione corrente eseguiti dai verificatori e dalle squadre di rialzo, ed alle riparazioni dei veicoli presso le squadre di rialzo e le officine del Materiale;

esame della produzione delle squadre ed officine, in relazione ai bisogni del traffico, ed alla quantità di veicoli riparandi e loro distribuzione; proposte relative al Servizio Centrale;

disposizioni sulla circolazione di veicoli speciali o con carichi speciali, secondo le istruzioni del Servizio Centrale;

vertenze e liquidazioni per le avarie ai rotabili in servizio cumulativo colle altre Ferrovie Italiane, e provvedimenti per i relativi pezzi di ricambio;

sorveglianza delle riparazioni di veicoli presso l'industria privata, dove non esiste apposito ufficio;

provvedimenti e pratiche relative per la sollecita somministrazione di pezzi di ricambio e materiali da lavoro occorrenti per la manutenzione dei veicoli, ed alle relative scorte. Per i materiali comuni ai lavori concernenti le locomotive, provvede peraltro l'Ufficio I.

Le vertenze e liquidazioni per le avarie ai veicoli in servizio cumulativo coll'estero, e le rispettive forniture di pezzi di ricambio, sono trattate, per l'intera Rete, dalla Divisione della Trazione e del Materiale di Torino, riguardo ai transiti colla Francia; e da quella di Milano, riguardo ai transiti coll'Austria e con la Svizzera.

Ufficio Personale ed affari generali.

Assunzione di personale;

esami per abilitazioni a determinate funzioni;

assegnazione delle mansioni al personale;

studio e revisione degli orari del personale, in concorso cogli uffici primo e secondo;

controllo sulla utilizzazione in genere del personale e sulle assunzioni di quello avventizio;

tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia del personale degli uffici della Divisione;

disciplina, traslochi, congedi, avanzamenti, esoneri, anticipazioni, sussidi, competenze accessorie diverse ed altri affari del personale in genere;

infortuni sul lavoro;

rilascio dei biglietti di servizio, buoni bagaglio e lettere di porto per il personale degli uffici della Divisione;

ricevimento e distribuzione della corrispondenza in arrivo, e spedizione di quella in partenza;

tenuta del protocollo e dell'archivio della Divisione.

Ufficio Contabilità ed Economato.

Ruoli delle competenze del personale degli uffici della Divisione;

revisione e completamento, per la parte relativa alle trattenute, e per i premi al personale di macchina, dei ruoli del personale dipendente dalle Sezioni di Trazione, predisposti da queste ultime;

statistica riassuntiva mensile delle spese di personale (officine del Materiale escluse);

somministrazioni degli oggetti di vestiario, stampati, oggetti di cancelleria, materie diverse ed oggetti di consumo, nonchè riparazioni e sostituzioni degli oggetti inventariali, limitatamente agli uffici della Divisione;

preventivo annuo riassuntivo del materiale d'esercizio, ed approvazione dei buoni relativi;

tenuta degli inventari, per i soli uffici della Divisione;

pagamenti ed incassi per conto del Servizio Trazione e Materiale, esclusi quelli di competenza delle Sezioni ed Officine;

revisione e completamento dei documenti della contabilità-premi del personale di macchina (Capi deposito ed agenti addetti ai motori dei rifornitori inclusi), ed applicazione degli assegni;

gestione del fondo di scorta assegnato alla Divisione;

registrazione dei documenti di spesa ed introito emessi dalla Divisione, e riassunto generale mensile di tutte le registrazioni, comprese quelle delle Sezioni distaccate, ed escluse soltanto le Officine del Materiale;

verifiche saltuarie delle scorte dei depositi e delle squadre di rialzo, in concorso colle Sezioni;

lavori di contabilità di qualsiasi genere per i Riparti autonomi della Trazione;

contabilità delle riparazioni presso l' industria privata.

8. L' Ufficio Trazione elettrica (V) del Compartimento di Milano ha le stesse attribuzioni indicate per l' Ufficio Locomotive, relativamente alle locomotive ed automotrici elettriche; da esso inoltre dipende direttamente il personale dei Depositi e delle officine del materiale elettrico. Ha pure alla sua dipendenza le Centrali elettriche e le sottostazioni col personale relativo.

Per quanto concerne lo sfogo delle richieste di materiali, esso Ufficio si occupa solo dei materiali speciali che non sono comuni alle locomotive ed ai veicoli ordinari.

9. Nelle Divisioni dei Compartimenti di Torino, Milano e Napoli, l'ufficio speciale per la sorveglianza delle riparazioni presso l'industria privata, assume, in luogo degli uffici I e II, le attribuzioni per questi indicate, tanto riguardo alla sorveglianza dei rotabili in riparazione presso l'industria privata ed alle relative pratiche, quanto riguardo all'approvvigionamento dei pezzi di ricambio e materiali da lavoro per locomotive e veicoli in generale.

III. Competenza del capo divisione.

10. Sono di competenza del Capo Divisione:

a) la scelta, l'ammissione in servizio, nei limiti delle piante organiche approvate, e l'esonero degli agenti avventizi in servizio continuativo;

b) il reclutamento, secondo le norme stabilite, del personale che può assumersi senza la formalità dei pubblici concorsi;

c) l'assegnazione, in via permanente, di funzioni supe-

riori attinenti a qualifiche di grado eguale od inferiore al 12°, colle norme e limitazioni stabilite;

d) i traslochi degli agenti del grado 11° od inferiore nei limiti della Divisione, quando non si tratti di destinazione a posti di importanza superiore al grado dell'agente per quelli di grado 11° e 12°;

e) i traslochi da uno ad altro Compartimento, ma solo per domanda, degli agenti del grado 11° ed inferiori, esclusi i Capi Squadra operai, i Capi verificatori, ed il personale in genere delle officine del Materiale;

f) l'applicazione delle punizioni nei limiti di competenza indicati dall'art. 48 del Regolamento del personale;

g) la concessione dei congedi ordinari a tutto il personale dipendente, e di quelli straordinari senza paga fino ad un mese, purchè questi non importino un aumento di spesa, a tutto il personale di grado inferiore al 7°;

h) le concessioni che riguardano i biglietti di servizio, i buoni di bagaglio e le lettere di porto in servizio, in conformità dei Regolamenti;

i) la concessione di anticipazioni e di sussidi al personale, nei limiti e nelle forme stabilite;

k) l'approvazione del lavoro straordinario per il personale dipendente, escluso quello degli uffici e delle officine del Materiale, in circostanze eccezionali e transitorie di servizio;

l) la concessione dei premi di cui l'art. 184, ultimo alinea, e l'art. 186 delle disposizioni sulle competenze accessorie; nonchè i premi di cui l'art. 185 e l'art. 187 delle disposizioni stesse, limitatamente però alla somma di L. 20;

m) i provvedimenti di qualunque genere da prendere in seguito alle decisioni del Comitato d'esercizio o di propria iniziativa, informandone tosto in ogni modo il proprio Servizio Centrale, nei casi d'interruzione di linea o di gravi accidenti, per ristabilire nel più breve tempo le comunicazioni, e per rimediare alle conseguenze dell'accidente, previ gli accordi che occorressero anche con altri Compartimenti;

n) l'approvazione di lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, e la stipulazione, con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione, dei contratti per pompatura d'acqua, per la pulizia dei depositi e delle rimesse-locomotive, per la cernita di carbonella, per la pulizia dei dormitori, la

lavatura di effetti dei dormitori e bagni del personale di macchina e simili, per forniture di sabbia per locomotive, fino all'importo di lire tremila, se il contratto si faccia previo pubblico incanto o licitazione privata, e di lire mille se per trattativa privata;

o) l'approvazione delle richieste in aumento delle scorte pei depositi e le squadre di rialzo, seguendo le norme date dal Servizio Centrale;

p) l'approvazione, secondo le norme stabilite, dei turni di servizio delle locomotive e del personale di macchina, e degli orari di servizio del rimanente personale.

I passaggi del personale operaio dalle officine ai depositi ed alle squadre di rialzo e viceversa devono essere approvati dal Servizio Centrale.

11. Il Capo Divisione, rispondendo del buon andamento dei servizi affidati alla sua giurisdizione, cura e sorveglia che tutti gli uffici ed il personale dipendente, nell'ambito delle proprie attribuzioni, dieno opera alacre ed efficace; prende tempestivamente le iniziative di sua competenza;

fa conveniente uso delle facoltà che gli sono assegnate;

sorveglia e coordina il lavoro delle Sezioni distaccate, ed il loro funzionamento, tanto nella parte tecnica quanto in quella contabile ed amministrativa;

cura il buon andamento delle Officine dipendenti e la loro produzione;

provvede alla disciplina del personale dipendente, curandone il contegno anche nei rapporti col pubblico;

interviene nelle proposte di progetti per ampliamenti di stazione e d'impianti che interessino la Trazione e le Officine, ed in quelli concernenti il servizio dell'acqua;

cura la buona manutenzione del materiale rotabile in genere, la proprietà e pulizia delle carrozze, e la regolarità del servizio in generale;

segue l'andamento delle spese del servizio, curando che siano contenute nei giusti limiti;

studia e propone quanto ritiene necessario od opporportuno al buon andamento del servizio, in relazione anche alle previsioni e variazioni nello sviluppo e nella natura del traffico;

fa parte, come dall'Ordine Generale 11-1908, del Comitato d'esercizio presieduto dal Capo Compartimento.

12. Il Capo Divisione corrisponde in via ordinaria col Capo Servizio della Trazione e del Materiale da cui dipende, col Capo Servizio del Personale per gli affari di sua competenza, nonchè con tutte le Divisioni, Uffici ed Officine sia del proprio che d'altri Compartimenti.

Corrisponde col Ramo Materiale del Servizio Centrale X per richieste ed invio di disegni, comunicazioni di ordine e schiarimenti, e per le questioni in genere concernenti i collaudi del materiale rotabile, i rotabili sotto garanzia, le verifiche ai medesimi e le perizie d'addebito rispettive, i pezzi di ricambio, e per tutto quanto concerne il servizio dei veicoli.

Corrisponde altresì coll'Ufficio Centrale di Contabilità della Trazione e del Materiale rotabile per l'invio di dati e schiarimenti, per interpellanze concernenti la contabilità, esclusa la contabilità delle officine, per la quale la corrispondenza è tenuta dalle officine stesse, e la contabilità premi del personale di macchina, per la quale la corrispondenza va fatta col Servizio Centrale.

Corrisponde coll'Ufficio Approvvigionamenti (dipendente dal Servizio Centrale VI) di Firenze, e coll'Ufficio Economato di Torino, per pratiche relative a richieste di materiali.

Con i Capi degli altri Servizi Centrali, di massima e salvo quanto venisse stabilito in contrario, corrisponde solo per comunicazione d'ordine di loro competenza e per notizie di carattere urgente.

Gli atti sono firmati coll'indicazione: *Il Capo Divisione della Trazione e del Materiale rotabile.*

IV. Sezioni distaccate della trazione

13. Le Sezioni distaccate della Trazione sono rette da un funzionario avente grado di Ispettore Capo, il quale nei casi di assenza o di impedimento è sostituito da quello dei funzionari dipendenti, che sarà designato dal Capo Divisione.

14. L'Ispettore Capo dirige e sorveglia il servizio dei depositi-locomotive e delle rimesse, quello delle squadre di rialzo e del personale addetto al servizio attivo dei veicoli, e quello

dei rifornitori e di altri impianti affidati alla Trazione compresi nella circoscrizione della Sezione; e sorveglia il servizio di trazione dei treni rimorchiati da locomotive della sua Sezione.

L'Ispettore Capo fa osservare i regolamenti, e tutte le norme, istruzioni e disposizioni che vengono impartite;

mantiene la disciplina in tutto il personale della Sezione;

fa le proposte che ritiene necessarie e convenienti per il buon andamento del servizio;

cura che le spese d'esercizio siano contenute nei giusti limiti.

15. L'Ispettore Capo, direttamente ed a mezzo dei funzionari e del personale dipendente, provvede:

al regolare andamento del servizio di trazione dei treni;

alla revisione giornaliera e metodica dei bollettini di trazione, rilevando i ritardi attribuibili alla trazione, gli abusivi o deficenti ricuperi, e le altre anormalità;

all'invio dei rapporti al Capo Divisione sugli inconvenienti nel servizio dei treni e delle manovre, colle relative proposte disciplinari, o coll'indicazione dei provvedimenti presi nei limiti di sua competenza;

alla compilazione dei turni delle locomotive e del personale di macchina, al controllo dell'osservanza dei turni stessi, ed all'assegnazione delle locomotive al personale;

alla compilazione degli orari di servizio per l'altro personale da lui dipendente;

alla buona utilizzazione delle locomotive e del personale;

alle disposizioni necessarie per assicurare il servizio nei periodi di speciale intensità del movimento dei treni;

alla sorveglianza sulle lavature delle caldaie, sulla manutenzione corrente e sulla pulitura delle locomotive, tender ed automotrici e sul buon andamento del servizio in genere dei depositi e delle rimesse;

al servizio di verifica, untura e manutenzione corrente dei veicoli, e di pulitura delle carrozze, nelle località dipendenti;

all'utilizzazione dei mezzi di riparazione dei depositi-locomotive e delle squadre di rialzo, rispondendo tanto della

buona esecuzione dei lavori quanto dell'economia e della produzione, a norma dei programmi prestabiliti e delle istruzioni ricevute;

all'esecuzione nei prescritti termini delle prove e visite regolamentari delle locomotive e caldaie, coll'intervento di un Ingegnere della Divisione per le visite interne, ed alla tenuta dei relativi libretti (primo esemplare);

alla vigilanza perchè nessuna modificazione al materiale, neppure per esperimento, sia praticata senza l'autorizzazione del Servizio Centrale;

alla regolarità e continuità del servizio dei rifornitori d'acqua, disponendo anche, o provocando disposizioni, pei trasporti d'acqua che possono occorrere da una ad altra località;

alle somministrazioni d'acqua dei rifornitori per gli altri servizi, e, compatibilmente colle esigenze del servizio ferroviario, a quelle domandate dai Comuni e da terzi per mezzo delle Sezioni del Movimento e Traffico;

alla determinazione, secondo le norme in vigore, del prezzo dell'acqua ceduta, dandone comunicazione alla Sezione del Movimento e Traffico per la riscossione insieme al prezzo dei trasporti;

alle proposte per sistemazione dei servizi di pompatura, dei contratti relativi a pompatura d'acqua, cernita di carbonella, pulizia dei depositi, dormitori e simili;

all'esercizio delle officine per la ventilazione artificiale delle gallerie con impianto a vapore;

all'osservanza delle norme sulla prevenzione degli infortuni, e di quelle sulla massima durata del lavoro e sui minimi riposi del personale;

alle proposte, ed all'esame dei progetti, per miglioramenti ed ampliamenti negli impianti per la Trazione, pel servizio dei veicoli, e per la manutenzione corrente dei rotabili;

all'esecuzione degli impianti di macchinario nei depositi e nelle squadre di rialzo;

alla regolarità della gestione delle scorte dei depositi e delle squadre di rialzo, ed alle proposte d'aumenti giustificati da reali necessità d'esercizio;

ai controlli sui combustibili, ed alla sorveglianza sulla lavorazione degli agglomerati presso le fabbriche comprese nella sua circoscrizione;

alla sorveglianza sui lavori amministrativi dei depositi e delle squadre di rialzo;

alla revisione delle domande di prelievo di materiali, tanto per qualità come per quantità, onde evitare prelevamenti esagerati; alle pratiche pel loro corso, ed alla contabilizzazione, curando il riscontro tra prelievi e versamenti;

alla manutenzione degli oggetti d'inventario, ed alla revisione delle domande di sostituzione;

alla compilazione del preventivo annuo del materiale d'esercizio in aumento, da trasmettersi alla Divisione; e indi all'emissione dei buoni di richiesta, dandovi corso a mezzo della Divisione;

alle scuole allievi-fuochisti;

alle proposte per le nomine in prova od in pianta stabile, per le promozioni, i collocamenti in aspettativa e gli esoneri dal servizio, e per premi, gratificazioni, sussidi ed anticipazioni a tutto il personale dipendente;

alla tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia degli agenti;

alla compilazione dei ruoli per le competenze di tutto il personale dipendente, eccettuata l'esposizione delle trattenute e dei premi, ed all'invio dei ruoli stessi alla Divisione per il completamento e riscontro;

al pagamento, colle norme stabilite, degli avventizi assunti per bisogni momentanei;

alla emissione ed al riscontro dei libretti per prelievi di combustibili ed altre materie delle locomotive, al confronto cogli addebiti di magazzino;

alla tenuta dei conti mensili per locomotiva, e alla predisposizione degli altri documenti per la contabilità-premi, da inviarsi alla Divisione pel riscontro e completamento;

alla emissione delle commissioni per i lavori nelle officine dei depositi e nelle squadre di rialzo, eccedenti la manutenzione corrente dei rotabili; alla verifica ed accettazione dei documenti di addebito ed accredito dei Magazzini e Depositi combustibili; alla loro registrazione ed all'invio alla Divisione pel riscontro e le registrazioni riassuntive;

alla tenuta dei sub-inventari (in contradditorio cogli inventari dei consegnatari) del materiale d'esercizio esistente

nei depositi, nelle rimesse e nelle squadre di rialzo, e degli inventari dell'ufficio di Sezione;

alla gestione del fondo scorta.

16. Avvenendo interruzioni di linea, l'Ispettore Capo provvede d'urgenza alle disposizioni immediatamente necessarie per riattivare la circolazione, di accordo colle Sezioni di altri Servizi.

In caso di accidenti e sinistri, prende subito i provvedimenti necessari ed urgenti riferendone telegraficamente.

17. All'Ispettore Capo della Sezione vengono deferite le seguenti facoltà:

a) scelta ed ammissione in servizio del personale avventizio per funzioni continuative di manovale nei limiti delle piante organiche approvate, e suo esonero;

b) assunzione ed esonero di avventizi per funzioni di accenditori, untori e manovali, in sostituzione di agenti di pianta assenti, e per assoluti bisogni straordinari e temporanei;

c) assegnazione in modo permanente a funzioni superiori attinenti a qualifiche di grado non superiore al 15°, con le norme e limitazioni stabilite;

d) traslochi, entro i limiti della Sezione, del personale dipendente del grado 11° od inferiore, quando non implicano l'assegnazione di funzioni competenti ai gradi superiori al 15°, e non abbiano per conseguenza di aumentare il personale oltre la pianta organica approvata;

e) approvazione di lavoro straordinario richiesto da esigenze di carattere urgente e non prevedibile, escluse quelle degli uffici, curando che nelle relazioni giornaliere da inoltrarsi alla Divisione ne sia giustificato il motivo;

f) concessione dei congedi ordinari regolamentari a tutto il personale dipendente, fatta eccezione per i congedi al personale dei gradi 5°, 6° e 7°, per i quali la facoltà viene limitata alla durata di 5 giorni,

g) concessione di congedi straordinari senza paga che non importino aumento di spesa, agli agenti di grado inferiore al 7°, e per la durata non superiore al congedo ordinario;

h) concessioni regolamentari riguardanti biglietti di servizio, buoni-bagaglio, lettere di porto;

i) applicazione dei provvedimenti disciplinari nei limiti di competenza dell'art. 48 del Regolamento del personale.

18. Le Sezioni della Trazione corrispondono, per gli affari di loro competenza, oltrechè colla propria Divisione anche con le Sezioni e Riparti autonomi della Trazione e colle Sezioni di altri Servizi, sia del proprio sia di altri Compartimenti: o colle Divisioni rispettive, quando in queste siano concentrate le funzioni delle Sezioni.

Corrispondono pure colle Officine, coi Magazzini e coi Depositi combustibili, col Ramo Materiale del Servizio Centrale X, coll'Ufficio approvvigionamenti di Firenze e coll'Ufficio Economato di Torino, per le somministrazioni dei materiali.

Gli atti delle Sezioni sono firmati sotto l'indicazione: *L'Ispettore Capo della Trazione.*

19. Per ciò che concerne la sorveglianza del servizio delle locomotive, e dei depositi e rimesse, le Sezioni sono di massima divise in riparti d'ispezione i cui titolari sono aggregati all'Ufficio di sezione.

Nei Compartimenti dove, per tutta o parte della circoscrizione, la Divisione assume direttamente le funzioni delle Sezioni, l'Ufficio I (Locomotive) è diviso in riparti d'ispezione, con giurisdizione ciascuno su una parte dei depositi e delle linee della Divisione, ed aventi per titolari i funzionari incaricati di coadiuvare il capo dell'ufficio nella sorveglianza del servizio delle locomotive.

In questo caso, il titolare del Riparto ha il compito di rivedere i bollettini di trazione rispettivi, e di compilare e firmare i rapporti al Capo Divisione sugli inconvenienti, colle relative proposte sulle quali il Capo Divisione si pronuncia, sentito il capo dell'ufficio, interviene, di regola, alle inchieste; provvede alle contestazioni delle mancanze al personale; tiene il primo esemplare dei libretti delle locomotive e caldaie, mentre il secondo è tenuto dal capo dell'ufficio, ed eseguisce di regola le prove e visite alle locomotive e caldaie, in concorso col Capo deposito.

20. I Riparti autonomi della Trazione, di cui all'art. 4, sono retti, da funzionari i quali hanno le stesse attribuzioni dei Capi delle Sezioni, tranne quelle di natura contabile, ed hanno le stesse facoltà di cui l'art. 14, meno quelle *sub* c), d), g).

I depositi, le stazioni e le squadre di rialzo dipendenti dai Riparti autonomi corrispondono direttamente colla Divisione

della Trazione e del Materiale per invio e ricevimento di documenti, e per pratiche contabili; tanto la corrispondenza dalla Divisione alle località, quanto quella in senso contrario, salvo casi d'informazioni urgenti, deve peraltro essere mandata pel tramite del Capo del Riparto autonomo, per semplice visione.

Gli atti sono firmati sotto l'indicazione: *Il Capo del Riparto.*

V. Officine.

21. Le Officine dipendenti dalle Divisioni Compartimentali della Trazione e del Materiale sono rette da funzionari aventi grado di Ispettore Capo, od inferiore a seconda dell'importanza dell'officina.

22. Il Capo dell'Officina, direttamente od a mezzo del personale dipendente, provvede:

a tutto quanto concerne il regolare andamento dei lavori, secondo le norme stabilite;

a curare la buona esecuzione dei lavori stessi ed alla buona utilizzazione dei mezzi di riparazione disponibili;

a mantenere la disciplina;

a sorvegliare la gestione amministrativa;

a curare in pari tempo la produzione dell'Officina in relazione ai bisogni dell'esercizio, e l'economia delle spese;

ad eseguire gli impianti di nuovo macchinario;

a proporre quanto creda utile nell'interesse del buon andamento delle Officine;

a curare l'osservanza delle vigenti disposizioni, comprese quelle relative alla prevenzione degli infortuni sul lavoro, alle prove e visite delle caldaie, ecc.

all'esecuzione delle prove e visite regolamentari delle locomotive e caldaie, coll'intervento di un ingegnere della Divisione per le visite interne;

a verificare che non si facciano abusive modifiche al materiale;

a curare che il magazzino locale si mantenga provveduto dei materiali occorrenti ai lavori dell'Officina;

alla compilazione del preventivo annuo dei materiali d'esercizio in aumento, da trasmettersi alla Divisione, dando corso direttamente, dopo l'approvazione, ai relativi buoni;

alle proposte per le nomine in prova od in pianta

stabile, per le promozioni, i collocamenti in aspettativa e gli esoneri dal servizio, nonchè per i premi, gratificazioni, sussidi ed anticipazioni a tutto il personale dipendente;

alla manutenzione degli oggetti d'inventario, ed alle domande di sostituzioni.

alla tenuta degli inventari;

alla tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia degli agenti;

alla compilazione e chiusura in ogni parte dei ruoli per il personale dell'Officina;

al pagamento degli operai, colle norme stabilite, ed all'invio dei ruoli alla ragioneria;

alla contabilità dei cottimi;

alla registrazione di tutti i documenti di spesa emessi, giusta le relative istruzioni.

23. Al Capo dell'Officina sono deferite le facoltà di cui ai punti *a*), *b*), *c*), *f*), *g*), *h*) dell'art. 10.

24. Il Capo dell'Officina corrisponde, per gli affari concernenti i lavori dell'Officina, con la propria Divisione, colle Sezioni di Trazione, coi magazzini, col Ramo Materiale del Servizio Centrale X, coll'Ufficio Approvvigionamenti di Firenze, e coll'Ufficio Economato di Torino.

Per quanto concerne la contabilità, corrisponde direttamente coll'Ufficio Centrale di Contabilità della Trazione e del Materiale.

Gli atti sono firmati sotto l'indicazione: *Il Capo dell'Officina.*

25. Le Officine principali di Torino, Verona e Firenze hanno, oltre al riparto amministrativo contabile, 3 Sezioni:

1ª locomotive;

2ª mista;

3ª veicoli.

Sarà designato dal Capo del Servizio Centrale il funzionario che sostituisce il Capo dell'officina in caso di assenza o d'impedimento.

I Capi delle Officine suddette hanno, per quanto concerne le medesime, le stesse attribuzioni o facoltà che, per le altre Officine, spettano al Capo della Divisione Compartimentale della Trazione e Materiale, oltre a quelle che, per le rimanenti Officine, spettano ai Capi diretti delle medesime.

I Capi delle Officine suddette corrispondono col Servizio Centrale e suoi Uffici distaccati, nello stesso modo dei Capi Divisioni della Trazione e del Materiale; corrispondono altresì con questi ultimi, colle Sezioni di Trazione, coi Magazzini ecc. per quanto si riferisce ai lavori di Officina.

Gli atti sono firmati sotto l'indicazione: *Il Capo delle Officine.*

VI. Disposizioni transitorie.

26. Restano in vigore tutte le disposizioni vigenti, in quanto non siano contrarie al presente Ordine Generale.

Appositi Ordini di Servizio stabiliranno le date di attuazione delle nuove circoscrizioni delle Divisioni, Sezioni e Riparti autonomi, ed il relativo funzionamento, nonchè la data di costituzione dell'Ufficio Centrale di Contabilità della Trazione e del Materiale rotabile, e del Ramo Materiale del Servizio Centrale X.

Fino a che non siano costituiti i detti due ultimi uffici, le Divisioni della Trazione e del Materiale continueranno a corrispondere col Servizio Centrale per tutto quanto concerne la contabilità della Trazione, e le Officine corrisponderanno, per quanto concerne la propria contabilità, coll'attuale Ufficio Centrale di Contabilità del Materiale; le Divisioni, Sezioni ed Officine continueranno inoltre a corrispondere coll'attuale Ufficio Studi e Collaudi per le questioni relative ai collaudi, ai disegni, alle somministrazioni di pezzi di ricambio e per informazioni in genere.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella Seduta del 2 settembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circoscrizioni delle Divisioni, Sezioni, Riparti ed Officine della Trazione e Materiale.

Divisioni	Sezioni	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	Limiti delle Sezioni e Riparti	Officine	*Osservazioni*
Torino	Torino	—	Torino, Bussoleno e Cuneo	Torino–Modane; Bussoleno-Susa; Torino-Torre Pellice; Bricherasio-Barge; Airasca-Cuneo-Vievola; Cuneo-Bastia(e); Trofarello–Cuneo; Trofarello–Chieri; Moretta-Bra (e); Saluzzo–Savigliano; Torino-Romagnano (e)–Borgomanero (e)–Arona (e); Chivasso–Aosta.	-	Le officine di Torino dipendono in via provvisoria direttamente dal Servizio Centrale
	Alessandria	—	Alessandria Casale e Novara	Alessandria-Pavia (e); Alessandria-Bra (e); Cantalupo-Acqui; Asti-Mortara; Vercelli-Valenza; Chivasso (e)-Casale; Trofarello (e) - Alessandria; Asti-Castagnole; Asti-Acqui; Santhià(e)-Rho(e); Novara - Borgomanero - Domodossola (e), Vignale-Varallo; Novara-Torreberretti; Mortara-Vercelli; Mortara-Corsico; Mortara-Cava Manara (e)	Torino e Alessandria	
	—	Savona	Savona e Bra	Carmagnola (e)-Savona; Ceva-Ormea; S. Giuseppe-Acqui (e).		
Genova	Genova	—	Genova PP., Genova B, Rivarolo e Pontedecimo	Genova-Ronco (via Busalla e via Mignanego); Sampierdarena-Acqui (e); Genova-Spezia (e); Sampierdarena-Savona (e); Ventimiglia.	Teglia	
	Voghera	—	Voghera, Novi S. Bovo, e Pavia	Rogoredo (e)-Ronco (e); Pavia - Casalpusterlengo (e); Alessandria (e)-Piacenza (e); Bressana-Broni; Novi-Alessandria (e).		

Divisioni	Sezioni	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	Limiti delle Sezioni e Riparti	Officine	*Osservazioni*
Milano	Milano	—	Milano C., Milano S., Arona	Milano-Chiasso; Milano-Arona-Domodossola; Gallarate-Laveno; Gallarate-Varese; Vignale (e)-Arona; Oleggio-Luino; Monza-Calolzio (e); Seregno-Ponte S. Pietro(e); Bergamo-Treviglio; Milano-Rovato (e); Milano-Parma (e).	Milano, Lecco T.E., Gallarate T. E.	Il personale ed i depositi per la trazione elettrica dipendono direttamente dalla Divisione.
	Brescia	—	Brescia, Cremona e Lecco	Albate C.(e)-Lecco; Lecco-Rovato; Palazzolo-Paratico; Rovato-Verona (e); Codogno (e)-Cremona; Cremona-Treviglio (e); Olmeneta-Brescia; Cremona-Mantova (e); S. Zeno-Parma (e).		
Venezia	Venezia	—	Venezia, Udine e Ferrara	Venezia-Mestre; Padova-Portogruaro; Casarsa-Udine-Pontebba; Spilimbergo-Casarsa-Portogruaro; Udine-Cormons; Mestre-Belluno; Treviso-Casarsa; Treviso-Motta di L.; Padova-Bologna (e), Rovigo-Chioggia.	Verona e Vicenza	Le officine di Verona dipendono in via provvisoria direttamente dal Servizio Centrale.
	Verona	—	Verona e Vicenza	Verona-Padova (e); Ala-Modena (e); Padova (e)-Bassano; Vicenza-Schio; Vicenza-Treviso (e); Dossobuono-Rovigo (e); Mantova-Monselice (e).		
Firenze	Firenze	—	Firenze, Pistoia e Siena	Firenze-Faenza (e); Pisa-Pistoia-Rifredi-Firenze; Viareggio (e)-Lucca-Bagni di Lucca; Firenze-Chiusi; Asciano-Montepescali (e); Firenze-Empoli-Chiusi; Pistoia-Bagni Porretta (e).	Firenze, Siena, Lucca e Bologna	Le officine di Firenze dipendono in via provvisoria direttamente dal Servizio Centrale.

Divisioni	Sezioni	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	Limiti delle Sezioni e Riparti	Officine	*Osservazioni*
Segue Firenze	Pisa	—	Pisa e Livorno	Sarzana (e)-Pisa; Avenza-Carrara; Livorno-Pisa-Empoli (e); Pisa-Grosseto; Colle Salvetti-Livorno; Cecina-Volterra; Campiglia M.-Piombino.		
	Bologna	—	Bologna	Bologna-Bagni Porretta; Bologna-Poggio-Rusco; Parma-Bologna.		
	—	Spezia	Spezia e Pontremoli	Spezia-Sarzana; Parma (e) - Vezzano; Sarzana-S. Stefano.		
Roma	(1)	—	Roma Ter. Roma Tus. Civitavecchia e Terni	Roma-Chiusi (e); Attigliano-Viterbo; Orte-Terni; Roma-Cassino; Roma-Grosseto (e); Palo-Ladispoli; P. Galera-Fiumicino; Ciampino-Cecchina-Velletri; Segni-Velletri-Terracina; Ciampino-Frascati.	Roma	(1) Per i depositi e le linee di questo gruppo, la Divisione Trazione e Materiale assume direttamente le funzioni assegnate alle Sezioni.
	—	Sulmona	Sulmona e Tivoli	Roma (e) - Sulmona-Pescara (e); Avezzano-Roccasecca (e); Sulmona-Isernia-Caianello (e).		
Ancona	(2)	—	Ancona, Rimini, Castellammare A.	Ferrara (e) - Rimini; Castelbolognese-Ravenna; Lugo-Lavezzola; Bologna (e)-Ancona; Ancona-Foggia (e); Ascoli-Porto d'Ascoli; Giulianova-Teramo.		(2) Per i depositi e le linee di questo gruppo la Divisione Trazione e Materiale assume direttamente le funzioni assegnate alle Sezioni.
	—	Foligno	Foligno Fabriano e Antrodoco	Falconara (e)-Foligno-Terni (e)-Sulmona (e); Foligno - Terontola (e); Fabriano-Urbino; Albacina-Portocivitanova (e).		

Divisioni	Sezioni	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	Limiti delle Sezioni e Riparti	Officine	*Osservazioni*
Napoli	Napoli	—	Napoli e Benevento	Napoli-Cassino (e); Sparanise – Gaeta; Napoli-Nocera (e); Cancello-Torre Annunziata-Gragnano; Napoli-Benevento.	Pietrarsa, Granili, Foggia, Taranto e Napoli	
	Foggia	—	Foggia, Barletta Campobasso	Foggia-Benevento (e); Foggia-Lucera; Foggia-Manfredonia; Cervaro-Potenza (e); Rocchetta-Spinazzola; Foggia-Barletta; Barletta-Spinazzola; Cerignola-Cerignola Città; Ofantino-Margherita di S.; Termoli (e) – Benevento (e); B. Bosco Redole-Carpinone (e).		
	Bari	—	Bari, Brindisi, Lecce e Taranto	Barletta (e)-Bari-Taranto; Spinazzola (e)-Gioia del Colle; Bari-Gallipoli; Zollino – Otranto; Taranto-Brindisi; Francavilla-Lecce; Novoli-Nardò; Taranto-Metaponto.		
	Salerno	—	Salerno ed Avellino	Nocera-Salerno; Codola-Nocera; Benevento (e)-Avellino-Cancello (e); Avellino-Rocchetta (e); Mercato S. Severino-Salerno; Salerno-Potenza-Metaponto (e); Sicignano-Lagonegro.		
Reggio C.	—	—	Reggio e Cosenza	Battipaglia (e)-Reggio C.; Reggio C.-Metaponto (e); Catanzaro-S. Eutemia; Sibari-Pietrafitta.	—	Per i depositi e le linee controindicate la Divisione Trazione e Materiale assume direttamente le funzioni assegnate alle Sezioni.

Divisioni	Sezioni	Riparti	Depositi con dotazione di locomotive	Limiti delle Sezioni e Riparti	Officine	*Osservazioni*
Palermo	(3)	—	Palermo, Castelvetrano e Caltanissetta	Palermo C.-S. Caterina (e); Termini Imerese-Rometta (e); Roccapalumba-Aragona (e); Palermo C.-Palermo P.; Palermo-Trapani.	Palermo, Lolli e Messina	(3) Per i depositi e le linee di questo gruppo la Divisione Trazione e Materiale assume direttamente le funzioni assegnate alle Sezioni.
	—	Catania	Catania e Messina	Rometta-Messina; Messina-Catania; S. Caterina - Porto Empedocle; Canicattì-Licata; Catania-S. Caterina; Bicocca-Siracusa; Valsavoia-Caltagirone; Siracusa-Licata.		

N.B. – Il segno (e) indica: « *esclusa* ».

Ordine di Servizio N. 270.

(SERVIZIO XI)

Istruzioni sulle attribuzioni degli Ispettori dirigenti i Riparti delle Sezioni distaccate del Mantenimento ed Istruzioni sulle attribuzioni degli assistenti dei lavori.

Sono state pubblicate ed andranno in vigore col 1° ottobre 1908 le istruzioni sulle attribuzioni degli Ispettori dirigenti i Riparti delle Sezioni distaccate del mantenimento e sulle attribuzioni degli assistenti dei lavori, che verranno distribuite agli uffici ed agenti interessati, dal Servizio Centrale XI.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 271.

(SERVIZIO X)

Marcatura carri F. S. dati a nolo ai privati.

(Vedi Ordine di Servizio n. 83-1908).

In relazione alle disposizioni contenute nell'art. 1 del Regolamento per i carri privati, di cui l'Ordine di Servizio 83-1908, anche i carri F. S. ceduti a nolo alle varie Ditte devono avere una numerazione speciale.

A tal fine i carri in parola vengono divisi in due categorie, secondochè sono dati a nolo senza restrizione circa il loro uso, ovvero sono assegnati solo temporaneamente ai privati.

Ai carri della prima categoria sono stati assegnati i numeri di servizio dal 980.000 al 989.999 susseguiti dalla lettera P inquadrata; ai carri della seconda categoria sono stati assegnati i numeri di servizio da 990.000 a 999.999 senza la lettera suindicata.

I numeri di servizio che portano attualmente i carri di

cui si tratta e che sono quelli assegnati nei quattro volumi della nuova Classificazione e Numerazione dei veicoli, non devono essere cancellati, ma semplicemente barrati; i numeri nuovi da sostituirsi devono essere marcati o di sotto o di fianco a quelli barrati.

Nell'elenco allegato, le nuove marche da applicarsi ai carri in questione sono quelle che figurano nelle colonne 13 e 14; nelle colonne 4 e 5 sono invece indicate le marche assegnate dai quattro volumi che devono essere barrate. Naturalmente ove la serie della colonna 4 non sia diversa da quella della colonna 13 non dovrà essere barrata. In detto elenco sono pure state indicate le vecchie marche delle cessate Società per tener conto di quei carri che non avessero ricevute le nuove marche assegnate dai volumi, marche che dovranno in questo caso essere applicate e poi barrate.

Con il presente Ordine di Servizio restano abrogate le disposizioni date nel primo N. B, lettera *b)* che figura alla pag. 354 del volume IV della « Classificazione e numerazione dei veicoli in servizio ed in costruzione al 1° gennaio 1906 ».

Si fa inoltre presente che dalla categoria dei carri noleggiati sono esclusi quelli pei quali, data la breve durata dell'assegnazione, non si avrebbe neppure il tempo materiale per far eseguire in tempo debito la marcatura di cui si tratta: tali sono, ad esempio, i carri che ogni anno vengono assegnati ai vari Zuccherifici per il trasporto delle barbabietole durante la campagna saccarifera.

Le Divisioni della Trazione e del Materiale daranno in proposito le opportune disposizioni alle dipendenti Officine e Squadre di Rialzo, avvertendo che la spesa della marcatura dovrà portarsi in conto Esercizio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 271 – 1908.

Carri delle Ferrovie dello Stato dati a nolo ai privati.

DITTA concessionaria	TIPO del carro	Marche attuali			Vecchie marche			Marche assegnate ai carri considerati come in consegna alle Ditte						Categoria di velocità
								dalle cessate Società			dalle Ferrovie dello Stato			
		Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Semler & Gerhardt di Genova.	Carro scoperto arredato con tre botti per trasporto vino.	FS	L	450078	RM	L^F	80079	RM	LR^F_V	80079	FS	M_V	990600	3
»	»	»	»	452965	»	L	81096	»	LR_V	81096	»	»	990500	»
»	»	»	»	453174	»	»	81205	»	»	81205	»	»	990501	»
Società Italo-Americana pel petrolio di Venezia.	Carro serbatoio per trasporto benzina.	»	M_P	530000	»	W^F	96401	»	W^F	096401	»	M_P	980000 P	»
»	»	»	»	530001	»	»	96402	»	»	096402	»	»	980001 »	»
»	»	»	»	350002	»	»	96403	»	»	096403	»	»	980002 »	»
»	»	»	»	530003	»	»	96404	»	»	096404	»	»	980003 »	»
»	»	»	»	530006	»	»	96407	»	»	096407	»	»	980004 »	»
»	»	»	»	530007	»	»	96408	»	»	096408	»	»	980005 »	»
»	»	»	»	530008	»	»	96409	»	»	096409	»	»	980006 »	»
»	»	»	»	530009	»	»	96410	»	»	096410	»	»	980007 »	»
»	»	»	»	530010	»	»	96411	»	»	096411	»	»	980008 »	»
»	»	»	»	530011	»	»	96412	»	»	096412	»	»	980009 »	»
»	»	»	»	530012	»	»	96413	»	»	096413	»	»	980010 »	»
»	»	»	»	530014	»	»	96415	»	»	096415	»	»	980011 »	»
»	»	»	»	530015	»	»	96416	»	»	096416	»	»	980012 »	»
»	»	»	»	530016	»	»	96417	»	»	096417	»	»	980013 »	»
»	»	»	»	530017	»	»	96418	»	»	096418	»	»	980014 »	»
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	Carro scoperto arredato con due botti per trasporto vino.	»	»	620051	SFM	V	65602	SFM	L_e	2220	»	M_V	990000 »	»

DITTA concessionaria	TIPO del carro	Marche attuali			Vecchie marche			Marche assegnate ai carri considerati come in consegna alle Ditte						Categoria di velocità
								delle cessate Società			delle Ferrovie dello Stato			
		Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	
1	2	3	4	5	6	7	9	9	10	11	12	13	14	15
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	Carro scoperto arredato con due botti per trasporto vino.	FS	P	620053	SFM	V	65604	SFM	Le	2084	FS	Mv	990001	3
»	»	»	Pf	620488	»	VI	65050	»	»	2045	»	»	990002	»
»	»	»	»	620490	»	»	65052	»	»	2002	»	»	990003	»
»	»	»	»	620493	»	»	65055	»	»	2005	»	»	990004	»
»	»	»	»	620494	»	»	65056	»	»	2006	»	»	990005	»
»	»	»	»	620495	»	»	65057	»	»	2007	»	»	990006	»
»	»	»	»	620496	»	»	65058	»	»	2008	»	»	990007	»
»	»	»	»	620498	»	»	65060	»	»	2010	»	»	990008	»
»	»	»	»	620499	»	»	65061	»	»	2011	»	»	990009	»
Semler & Gerhardt di Genova.	»	»	»	620542	RM	N^1_f	87787	—	—	—	»	»	990502	»
»	»	»	»	620545	»	»	87790	—	—	—	»	»	990503	»
»	»	»	»	620558	»	»	87803	—	—	—	»	»	990504	»
»	»	»	»	620559	»	»	87804	—	—	—	»	»	990505	»
»	»	»	»	620569	»	»	87814	—	—	—	»	»	990506	»
»	»	»	»	620570	»	»	87815	—	—	—	»	»	990507	»
»	»	»	»	620576	»	»	87821	—	—	—	»	»	990508	»
»	»	»	»	620580	»	»	87825	—	—	—	»	»	990509	»
»	»	»	»	620582	»	»	87827	—	—	—	»	»	990510	»
»	»	»	»	620591	»	»	87836	—	—	—	»	»	990511	»
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	»	»	»	620600	SFM	VI	65062	SFM	Le	2012	»	»	990010	»
»	»	»	»	620601	»	»	65063	»	»	2013	»	»	990011	»
»	»	»	»	620602	»	»	65064	»	»	2014	»	»	990012	»
»	»	»	»	620603	»	»	65065	»	»	2015	»	»	990013	»
»	»	»	»	620604	»	»	65066	»	»	2016	»	»	990014	»

DITTA concessionaria	TIPO del carro	Marche attuali			Vecchie marche			Marche assegnate ai carri considerati come in consegna alle Ditte						Categoria di velocità
								delle cessate Società			delle Ferrovie dello Stato			
		Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero ai servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	
1	2	3	4	5	6	7	9	9	10	11	12	13	14	15
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	Carro scoperto arredato con due botti per trasporto vino.	FS	Pf	620606	SFM	Vl	65068	SFM	Le	2018	FS	Mv	990015	3
»	»	»	»	620610	»	»	65072	»	»	2022	»	»	990016	»
»	»	»	»	620611	»	»	65073	»	»	2023	»	»	990017	»
»	»	»	»	620612	»	»	65074	»	»	2024	»	»	990018	»
»	»	»	»	620615	»	»	65077	»	»	2027	»	»	990019	»
»	»	»	»	620616	»	»	65078	»	»	2028	»	»	990020	»
»	»	»	»	620617	»	»	65079	»	»	2029	»	»	990021	»
»	»	»	»	620619	»	»	65081	»	»	2031	»	»	090022	»
»	»	»	»	620621	»	»	65083	»	»	2033	»	»	990023	»
»	»	»	»	620622	»	»	65084	»	»	2034	»	»	990024	»
»	»	»	»	620624	»	»	65086	»	»	2036	»	»	990025	»
»	»	»	»	620626	»	»	65088	»	»	2038	»	»	990026	»
»	»	»	»	620627	»	»	65089	»	»	2039	»	»	990027	»
»	»	»	»	620628	»	»	65090	»	»	2040	»	»	990028	»
»	»	»	»	620629	»	»	65091	»	»	2041	»	»	990029	»
»	»	»	»	620630	»	»	65092	»	»	2042	»	»	990030	»
»	»	»	»	620631	»	»	65093	»	»	2043	»	»	990031	»
»	»	»	»	620632	»	»	65094	»	»	2044	»	»	990032	»
»	»	»	»	620635	»	»	65097	—	—	—	»	»	990033	»
»	»	»	»	620636	»	»	65098	SFM	Le	2048	»	»	990034	»
»	»	»	»	620637	»	»	65099	»	»	2049	»	»	990035	»
L. Garavaglia & C. di Milano.	»	»	»	620638	»	»	65200	»	»	2400	»	»	990400	»
»	»	»	»	620640	»	»	65202	»	»	2402	»	»	990401	»
»	»	»	»	620641	»	»	65203	»	»	2043	»	»	990402	»
»	»	»	»	620642	»	»	65204	»	»	2404	»	»	990403	»

DITTA concessionaria	TIPO del carro	Marche attuali			Vecchie marche			Marche assegnate ai carri considerati come in consegna alle Ditte						Categoria di velocità
								delle cessate Società			delle Ferrovie dello Stato			
		Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	
1	2	3	4	5	6	7	9	9	10	11	12	13	14	15
C. Garavaglia & C. di Milano.	Carro scoperto arredato con due botti per trasporto vino.	FS	Pf	620643	SFM	Vl	65205	SFM	Le	2405	FS	Mv	990404	3
»	»	»	»	620644	»	»	65206	»	»	2406	»	»	990405	»
»	»	»	»	620645	»	»	65207	»	»	2407	»	»	990406	»
»	»	»	»	620646	»	»	65208	»	»	2408	»	»	990407	»
»	»	»	»	620647	»	»	65209	»	»	2409	»	»	990408	»
»	»	»	»	620648	»	»	65210	»	»	2410	»	»	990409	»
»	»	»	»	620649	»	»	65211	»	»	2411	»	»	990410	»
»	»	»	»	620650	»	»	65212	»	»	2412	»	»	990411	»
»	»	»	»	620651	»	»	65213	»	»	2413	»	»	990412	»
»	»	»	»	620652	»	»	65214	»	»	2414	»	»	990413	»
»	»	»	»	620653	»	»	65215	»	»	2401	»	»	990414	»
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	»	»	»	620658	»	»	65220	»	»	2003	»	»	990036	»
Semler & Gerhardt di Genova.	»	»	»	620705	RM	Nf	87850	—	—	—	»	»	990512	»
»	»	»	»	620709	»	»	87854	—	—	—	»	»	990513	»
»	»	»	»	620711	»	»	87856	—	—	—	»	»	990514	»
»	»	»	»	620714	»	»	87859	—	—	—	»	»	990515	»
»	»	»	»	620715	»	»	87860	—	—	—	»	»	990516	»
»	»	»	»	620719	»	»	87864	—	—	—	»	»	990517	»
»	»	»	»	620730	»	»	87875	—	—	--	»	»	990518	»
»	»	»	»	620733	»	»	87878	—	—	—	»	»	990519	»
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	»	»	»	620803	SFM	Vl	65265	SFM	Le	2050	»	»	990037	»
»	»	»	»	620807	»	»	65269	»	»	2054	»	»	990038	»
»	»	»	»	620809	»	»	65271	»	»	2056	»	»	990039	»
»	»	»	»	620810	»	»	65272	»	»	2057	»	»	990040	»

DITTA concessionaria	TIPO del carro	Marche attuali			Vecchie marche			Marche assegnate ai carri considerati come in consegna alle Ditte						Categoria di velocità
								delle cessate Società			delle Ferrovie dello Stato			
		Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Sigla	Numero di servizio	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	Carro scoperto arredato con due botti per trarporto vino.	FS	Pf	620811	SFM	Vl	65273	SFM	Le	2058	FS	Mv	990041	3
»	»	»	»	620812	»	»	65274	»	»	2059	»	»	990042	»
»	»	»	»	620813	»	»	65275	»	»	2060	»	»	990043	»
»	»	»	»	620814	»	»	65276	»	»	2061	»	»	990044	»
»	»	»	»	620816	»	»	65278	»	»	2063	»	»	990045	»
»	»	»	»	620817	»	»	65279	»	»	2064	»	»	990046	»
»	»	»	»	620818	»	»	65280	»	»	2065	»	»	990047	»
»	»	»	»	620819	»	»	65281	»	»	2066	»	»	990048	»
»	»	»	»	620820	»	»	65282	»	»	2067	»	»	990049	»
»	»	»	»	620821	»	»	65283	»	»	2068	»	»	990050	»
»	»	»	»	620822	»	»	65284	»	»	2069	»	»	990051	»
»	»	»	»	620823	»	»	65285	»	»	2070	»	»	990052	»
»	»	»	»	620825	»	»	65287	»	»	2072	»	»	990053	»
»	»	»	»	620826	»	»	65288	»	»	2073	»	»	990054	»
»	»	»	»	620830	»	»	65292	»	»	2077	»	»	990055	»
»	»	»	»	620831	»	»	65293	»	»	2078	»	»	990056	»
»	»	»	»	620833	»	»	65295	»	»	2201	»	»	990057	»
»	»	»	»	620835	»	»	65297	»	»	2019	»	»	990058	»
»	»	»	»	620836	»	»	65298	»	»	2234	»	»	990059	»
»	»	»	»	620837	»	»	65299	»	»	2099	»	»	990060	»
»	»	»	»	620839	»	»	65401	»	»	2227	»	»	990061	»
»	»	»	»	620840	»	»	65402	»	»	2203	»	»	990062	»
»	»	»	»	620842	»	»	65404	»	»	2202	»	»	990063	»
»	»	»	»	620846	»	»	65408	»	»	2097	»	»	990064	»
»	»	»	»	620847	»	»	65409	»	»	2209	»	»	990065	»

DITTA concessionaria	TIPO del carro	Marche attuali			Vecchie marche			Marche assegnate ai carri considerati come in consegna alle Ditte						Categoria di velocità
								delle cessate Società			delle Ferrovie dello Stato			
		Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	Carro scoperto arredato con due botti per trasporto vino.	SF	Pf	620850	SFM	Vl	65412	SFM	Le	2205	FS	Mv	990066	3
»	»	»	»	620851	»	»	65413	»	»	2219	»	»	990067	»
»	»	»	P	620884	»	V	65679	»	»	2046	»	»	990068	»
Semler & Gerhardt di Genova.	»	»	Pf	620914	RM	N^{L}_{f}	87925	—	—	—	»	»	990520	»
»	»	»	»	620916	»	»	87927	—	—	—	»	»	990521	»
»	»	»	»	620920	»	»	87931	—	—	—	»	»	990522	»
»	»	»	»	620970	»	»	87949	—	—	—	»	»	990523	»
»	»	»	»	620973	»	»	87952	—	—	—	»	»	990524	»
»	»	»	»	620975	»	»	87954	—	—	—	»	»	990525	»
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	»	»	P	621000	SFM	V	65695	SFM	Le	2051	»	»	990069	»
»	»	»	»	621010	»	»	65805	»	»	2055	»	»	990070	»
»	»	»	»	621018	»	»	65813	»	»	2071	»	»	990071	»
»	»	»	»	621027	»	»	65822	»	»	2074	»	»	990072	»
»	»	»	Pf	621030	»	Vl	65417	»	»	2244	»	»	990073	»
»	»	»	»	621036	»	»	65423	»	»	2226	»	»	990074	»
»	»	»	»	621037	»	»	65424	»	»	2210	»	»	990075	»
»	»	»	P	621038	»	V	65425	»	»	2020	»	»	990076	»
»	»	»	»	621039	»	»	65426	»	»	2214	»	»	990077	»
»	»	»	»	621042	»	»	65429	»	»	2089	»	»	990078	»
»	»	»	»	621043	»	»	65430	»	»	2083	»	»	990079	»
»	»	»	»	621045	»	»	65432	»	»	2236	»	»	990080	»
»	»	»	»	621048	»	»	65435	»	»	2030	»	»	990081	»
»	»	»	»	621052	»	»	65439	»	»	2245	»	»	990082	»
»	»	»	»	621053	»	»	65440	»	»	2211	»	»	990083	»

DITTA concessionaria	TIPO del carro	Marche attuali			Vecchie marche			Marche assegnate ai carri considerati come in consegna alle Ditte						Categoria di velocità
								delle cessate Società			dlele Ferrovie dello Stato			
		Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	
1	2	3	4	5	6	7	9	9	10	11	12	13	14	15
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	Carro scoperto arredato con due botti per trasporto vino.	F S	P	621055	SFM	V	65442	SFM	Le	2080	F S	Mv	990084	3
»	»	»	»	621059	»	»	65446	»	»	2208	»	»	990085	»
»	»	»	»	621063	»	»	65450	»	»	2232	»	»	990086	»
»	»	»	»	621065	»	»	65452	»	»	2093	»	»	990087	»
»	»	»	»	621067	»	»	65454	»	»	2035	»	»	990088	»
»	»	»	»	621073	»	»	65460	»	»	2223	»	»	990089	»
»	»	»	»	621074	»	»	65461	»	»	2228	»	»	990090	»
»	»	»	»	621076	»	»	65463	»	»	2081	»	»	990091	»
»	»	»	»	621077	»	»	65464	»	»	2222	»	»	990092	»
»	»	»	»	621079	»	»	65466	—	—	—	»	»	990093	»
»	»	»	»	621081	»	»	65468	SFM	Le	2217	»	»	990094	»
»	»	»	»	621082	»	»	65469	»	»	2200	»	»	990095	»
»	»	»	»	621088	»	»	65475	»	»	2090	»	»	990096	»
»	»	»	»	621094	»	»	65481	»	»	2098	»	»	990097	»
»	»	»	»	621095	»	»	65482	»	»	2095	»	»	990098	»
»	»	»	»	621096	»	»	65483	»	»	2092	»	»	990099	»
»	»	»	»	621098	»	»	65485	»	»	2213	»	»	990200	»
»	»	»	»	621203	»	»	65490	—	—	—	»	»	990201	»
»	»	»	»	621206	»	»	65493	SFM	Le	2091	»	»	990202	»
»	»	»	»	621207	»	»	65494	»	»	2246	»	»	990203	»
»	»	»	»	621210	»	»	65497	»	»	2085	»	»	990204	»
»	»	»	»	621212	»	»	65499	»	»	2225	»	»	990205	»
»	»	»	»	621222	»	»	65834	»	»	2076	»	»	990206	»

DITTA concessionaria	TIPO del carro	Marche attuali			Vecchie marche			Marche assegnate ai carri considerati come in cousogna alle Ditte						Categoria di velocità
								delle cessate Società			delle Ferrovie dello Stato			
		Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Società Conservazione legno e Distillerie catrame di Milano.	Carro scoperto arredato con un serbatoio per trasporto catrame liquido.	F S	P	621720	R A	V	65166	R A	Lb	2701	F S	Mb	991100	3
		»	»	621773	»	»	65319	»	»	2700	»	»	991101	»
		»	»	621901	»	»	65347	»	»	2702	»	»	991102	»
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	Carro scoperto arredato con due botti per trasporto vino.	»	»	621997	SFM	»	65793	SFM	Le	2156	»	Mv	990100	»
C. Garavaglia & C. di Milano.	»	»	Q	720150	»	VB	75150	»	»	2505	»	»	990300	»
»	»	»	»	720151	»	»	75151	»	»	2506	»	»	990301	»
»	»	»	»	720152	»	»	75152	»	»	2507	»	»	990302	»
»	»	»	»	720153	»	»	75153	»	»	2508	»	»	990303	»
»	»	»	»	720154	»	»	75154	»	»	2509	»	»	990304	»
»	»	»	»	720155	»	»	75155	»	»	2510	»	»	990305	»
»	»	»	»	720157	»	»	75157	»	»	2512	»	»	990306	»
»	»	»	»	720158	»	»	75158	»	»	2513	»	»	990307	»
»	»	»	»	720159	»	»	75159	»	»	2514	»	»	990308	»
»	»	»	»	720160	»	»	75160	»	»	2515	»	»	990309	»
»	»	»	»	720161	»	»	75161	»	»	2516	»	»	990310	»
»	»	»	»	720162	»	»	75162	»	»	2517	»	»	990311	»
»	»	»	»	720163	»	»	75163	»	»	2518	»	»	990312	»
»	»	»	»	720164	»	»	75164	»	»	2519	»	»	990313	»
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	»	»	»	720170	»	»	75170	»	»	2106	»	»	990101	»
C. Garavaglia & C. di Milano.	»	»	»	710171	»	»	75171	»	»	2511	»	»	990314	»
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	»	»	»	720174	»	»	75174	»	»	2142	»	»	990102	»
»	»	»	»	720177	»	»	75177	»	»	2121	»	»	990103	»
»	»	»	»	720178	»	»	75178	»	»	2102	»	»	990104	»

DITTA concessionaria	TIPO del carro	Marche attuali			Vecchie marche			Marche assegnate ai carri considerati come in consegna alle Ditte						Categoria di velocità
								delle cessate Società			delle Ferrovie dello Stato			
		Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	Sigla	Serie	Numero di servizio	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Società Ferrovie Reggio-Emilia.	Carro scoperto arredato con due botti per trasporto vino.	FS	Q	720179	SFM	VB	75179	SFM	Le	2118	FS	Mv	990105	3
»	»	»	»	720180	»	»	75180	»	»	2125	»	»	990106	»
»	»	»	»	720183	»	»	75183	»	»	2128	»	»	990107	»
»	»	»	»	720184	»	»	75184	»	»	2135	»	»	990108	»
»	»	»	»	720190	»	»	75190	»	»	2139	»	»	990109	»
»	»	»	»	720192	»	»	75192	»	»	2112	»	»	990110	»
»	»	»	»	720194	»	»	75194	»	»	2103	»	»	990111	»
»	»	»	»	720198	»	»	75198	»	»	2143	»	»	990112	»
»	»	»	»	720199	»	»	75199	»	»	2154	»	»	990113	»
»	»	»	»	720300	»	»	75300	»	»	2141	»	»	990114	»
»	»	»	»	7_0302	»	»	75302	»	»	2152	»	»	990115	»
»	»	»	»	720305	»	»	75305	»	»	2145	»	»	990116	»
»	»	»	»	720306	»	»	75306	»	»	2127	»	»	990117	»
»	»	»	»	720309	»	»	75309	»	»	2119	»	»	990118	»
»	»	»	»	720312	»	»	75312	»	»	2136	»	»	990119	»
»	»	»	»	720316	»	»	75316	»	»	2140	»	»	990120	»
»	»	»	»	720317	»	»	75317	»	»	2132	»	»	990121	»
»	»	»	»	720319	»	»	75319	»	»	2151	»	»	990122	»
»	»	»	»	720326	»	»	75326	»	»	2150	»	»	990123	»
»	»	»	»	720328	»	»	75328	»	»	2122	»	»	990124	»
»	»	»	»	720331	»	»	75331	»	»	2111	»	»	990125	»
»	»	»	»	720334	»	»	75334	»	»	2134	»	»	990126	»
»	»	»	»	720342	»	»	75342	»	»	2117	»	»	990127	»
»	»	»	»	720343	»	»	75343	»	»	2113	»	»	990128	»
»	»	»	»	720346	»	»	75346	»	»	2155	»	»	990129	»

DITTA concessionaria	TIPO del carro	Marche attuali – Sigla	Marche attuali – Serie	Marche attuali – Numero di servizio	Vecchie marche – Sigla	Vecchie marche – Serie	Vecchie marche – Numero di servizio	Marche assognate ai carri considerati come in consegna alle Ditte – delle cessate Società – Sigla	– Serie	– Numero di servizio	– delle Ferrovie dello Stato – Sigla	– Serie	– Numero di servizio	Categoria di velocità
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Società Ferrovie Reggio Emilia	Carro scoperto arredato con due botti per trasporto vino.	FS	Q	720348	SFM	VB	75348	SFM	Le	2114	FS	Mv	990130	3
»	»	»	»	720351	»	»	75351	»	»	2124	»	»	990131	»
»	»	»	»	720352	»	»	75352	»	»	2104	»	»	990132	»
»	»	»	»	720360	»	»	75360	»	»	2100	»	»	990133	»
»	»	»	»	720362	»	»	75362	»	»	2108	»	»	990134	»
»	»	»	»	720363	»	»	75363	»	»	2147	»	»	990135	»
»	»	»	»	720264	»	»	75364	»	»	2115	»	»	990136	»
»	»	»	»	720374	»	»	75374	»	»	2153	»	»	990137	»
»	»	»	»	720375	»	»	75375	»	»	2148	»	»	990138	»
»	»	»	»	720376	»	»	75376	»	»	2120	»	»	990139	»
»	»	»	»	720377	»	»	75377	»	»	2131	»	»	990140	»
»	»	»	»	720379	»	»	75379	»	»	2144	»	»	990141	»

Ordine di Servizio N. 272.

(Servizio VIII)

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 225-1908).

In questi giorni viene diramato, con vigore *dal 1° settembre 1908,* un foglio di modificazioni ed aggiunte alla tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° agosto 1904), il quale riguarda esclusivamente le percorrenze estere e comprende la ammissione di alcune stazioni al carteggio diretto e nuovi prezzi per alcune tariffe eccezionali.

Detto foglio verrà distribuito come di solito a cura della Divisione Controllo Prodotti di Firenze a tutte le Stazioni e Uffici interessati con una scorta in più alle stazioni principali per essere rimesso *gratis* alle Ditte interessate che ne faranno richiesta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 273.

(Servizio VIII)

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 258-1908).

Col 15 settembre 1908 entreranno in vigore le seguenti modificazioni ed aggiunte da introdursi nella tariffa diretta italo-germanica.

Pag. 331. — Nell'elenco delle stazioni germaniche modificare come segue le indicazioni relative alla stazione di Möckmühl:

Wür	**Möckmühl**	Jagstfeld **W. st.** B (1)	594	639	718	—

Pag. 496-507. — Nella Tariffa eccezionale n. 2 (Vini ecc.) aggiungere il nome delle seguenti stazioni coi relativi prezzi:

		a	b	c
Messkirch	Pino	3,27	2,45	2,26
	Chiasso	3,64	2,72	2,52
	Peri	3,81	3,03	2,90
Möckmühl	Pino	5,06	4,05	3,36
	Chiasso	5,43	4,32	3,60
	Peri	5,52	4,49	3,81
Pfullendorf (Bad St. B)	Pino	3,32	2,49	2,26
	Chiasso	3,69	2,76	2,52
Pfullendorf (W. St. B)	Pino	3,32	2,49	2,26
	Chiasso	3,69	2,76	2,52
	Peri	3,79	2,95	2,76
Schorndorf	Pino	4,60	3,63	3,05
	Chiasso	4,97	3,90	3,29
	Peri	4,93	3,89	3,30
Vaihingen a. d. Fildern	Pino	4,22	3,30	2,80
	Chiasso	4,59	3,57	3,04
	Peri	4,93	3,97	3,51

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 198.

(Servizio IX)

Irregolarità nel servizio delle Tessere e dei biglietti di abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio 55-1907)

Nonostante i molteplici richiami fatti alle stazioni per l'inosservanza delle disposizioni che regolano l'accettazione delle domande, *l'inoltro ed il rilascio* di tessere e di biglietti di abbonamento, nonchè le relative registrazioni, contabilizzazioni, ecc. pur tuttavia le lamentate irregolarità continuano a verificarsi con scapito del buon andamento di questa parte del servizio.

Nell'intento pertanto di farle cessare, si notano qui sotto quelle che più frequentemente si ripetono avvertendo che per qualsiasi trasgressione in proposito sarà da ora innanzi proceduto disciplinarmente a carico dei responsabili, non escluso chi ha l'obbligo di sorvegliare le gestioni delle stazioni.

1. — Vengono accettate fotografie colle immagini poco riconoscibili, e per di più montate su cartoncino. Data la durata della tessera (5 anni) occorre che le fotografie siano di buona fattura, che l'immagine dell'abbonato si possa distinguere bene e chiaramente anche con una luce scarsa.

Le fotografie montate su cartoncino debbono essere rifiutate non prestandosi ed essere incollato sulla tessera.

2. — Vengono accettate domande di tessera e fotografie non firmate e ciò contrariamente alle condizioni di tariffa riportata sui Mod. I-216 ed I-218.

Per gli illetterati, occorre il loro croce-segno (sul Mod. I-245 e sulle due fotografie) convalidate dalla firma di due testimoni.

3. — Sulle domande I-217 (abbonamenti ordinari e per studenti) ed I-218 (abbonamenti speciali) le stazioni debbono confermare il numero, e la specie del documento di identificazione del quale sono in possesso gli abbonandi, (tessera ferroviaria–libretto di ricognizione rilasciato dagli Uffici, anche ester dell'unione postale - libretti muniti di fotografia di cui gli abbonandi fossero in possesso pel conseguimento di taluna delle riduzioni provviste dal volume delle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento pei trasporti militari » e ciò ad opportuna notizia degli Uffici che tali documenti debbono riportare sui recapiti di viaggio.

4. — Vengono inoltrate agli Uffici emittenti, le domande *I*. 217 (per abbonamenti ordinari o per studenti) senza corredarle delle prescritte tariffe Mod. *I*. 216, o *I*. 216 *bis* (a seconda del caso) debitamente firmate dagli abbonandi (Ordine di Servizio N. 55/1907, punto 2°, comma *b*) e rispettivi allegati N. 6 *A* e N. 6 *B* alle vigenti tariffe.

5. — Per le domande *I*. 217 (abbonamenti ordinari e per studenti) non presentate almeno 5 giorni prima della decorrenza del biglietto, non si richiede all'abbonando la dichiarazione voluta dal richiamo (4) stampato sul modulo predetto. (Condizioni particolari d'applicazione della tariffa punto 2, 2° capoverso).

6. — Non viene osservata la prescrizione di cui l'Ordine di Servizio N. 55, 1907 punto 2° comma *b*) quarto ultimo capoverso, secondo la quale pei biglietti (ordinari o speciali) richiesti da due persone della stessa Ditta debbono essere presentate due

domande (*I*. 217, o *I*. 218) seperate, oltre alla dichiarazione della Ditta interessata, attestante che i due abbonandi sono alla sua dipendenza.

7. — Contrariamente al disposto del punto 2° pag. 4 dell'Istruzione N. 11–1907 del Servizio IX alcune stazioni nel consegnare il biglietto riguardante il periodo successivo, rimborsano all'abbonato il deposito cauzionale di L. 5 *e se il rimborso non avviene, omettono di cancellare, su quello scaduto e ritirato, la parte riferentesi a detto deposito,* di guisa che l'Ufficio emittente cui viene spedito il biglietto scaduto è indotto a ritenere che il deposito sia stato restituito e da ciò un inutile scambio di corrispondenza per chiarire i fatti.

8. — Molte stazioni, nel caso di rifiuto di un biglietto di abbonamento rateale, restituiscono il deposito cauzionale di L. 5 senza riscuotere contemporaneamente il diritto fisso di L. 1 dovuto per il biglietto rifiutato contrariamente al quint' ultimo capoverso punto 2° delle condizioni particolari dell'applicazione della Tariffa (Mod. I-216).

9. — È spessissimo trascurata la disposizione di cui il punto 2° dell'Istruzione N. 11-1907 del Servizio IX secondo la quale trascorsi 10 giorni senza che i biglietti a pagamento rateale o non, siano stati ritirati, le stazioni debbono restituirli all'Ufficio emittente con apposita nota ed in piego raccomandato.

E così pure non viene osservata la prescrizione del punto 7 dell'Istruzione precisata contenente le norme da seguirsi nei casi di annullamento dei biglietti.

A questo proposito giova avvertire che per l'annullamento di quei biglietti *che portano già la firma* del titolare, devesi applicare la disposizione di cui all'art. 14 capoverso 2° dell'Istruzione N. 6–1907 del Servizio IX, trasmettendo in giornata, con appositi rapporti, i detti biglietti al competente Controllo Prodotti.

E' perciò assolutamente vietato di tenerli giacenti non annullati.

10. — Biglietti rateali scaduti, anzichè essere trasmessi sollecitamente in piego raccomandato all'Ufficio emittente, colla restituzione dell'apposita nota con cui furono spediti i biglietti dei periodi successivi, vengono indebitamente trattenuti dalle stazioni originando ritardi nelle registrazioni necessarie ed oziosa corrispondenza tra l'Ufficio emittente e le stazioni ritardatarie.

11. — La domanda Mod. *I*-217 per gli *abbonamenti ordinari a pagamento rateale, è unica* e quindi *non dev'essere rinnovata* (come alcune stazioni interpretano) *ad ogni scadenza* dei vari periodi. La rinnovazione di tali recapiti, viene fatta di *motu proprio* dall'Ufficio che emise il biglietto del primo periodo, il quale Ufficio tiene, all'uopo, un apposito *scadenzario*.

Rendesi invece assolutamente necessario che le stazioni ricordino di fare esporre dall'abbonando ed a tergo della domanda *I*-217, tutte le indicazioni volute dal prospetto tracciatovi (eccetto, ben inteso, le indicazioni riservate all'Ufficio di emissione), avvertendolo che ove esso eventualmente desiderasse ritirare in una stazione diversa da quella previamente indicata, il biglietto relativo ad uno od a più periodi del suo abbonamento, dovrà uniformarsi al disposto dal punto 3° dell'Ordine di Servizio 90-1907 e riportato in nota anche nell'estratto di tariffa mod. *I*-216.

12. — Le domande *I*-217 di abbonamento per studenti, anzichè alle stazioni indicate nel punto 3°, alinea 7 dell'Ordine di Servizio N. 55-1907, vengono trasmesse erroneamente alle Divisioni Movimento e Traffico (Ufficio II) non competenti al rilascio di tale specie di recapiti.

13. — La parte della domanda *I*-218 (abbonamenti speciali) contenente la tariffa e le condizioni di abbonamento, spesso non viene separata dalla domanda propriamente detta per essere rimessa dall'abbonando cui spetta. (Ordine di Servizio 55-1907, pag. 13, ultimo capoverso).

14. — Non viene da tutte le stazioni osservata la disposizione di cui al punto 3, alinea 6°, dell'Istruzione 11-1907 del Servizio IX che fa implicitamente obbligo di tenere un registro sul quale notare tutti i dati necessari per compilare, occorrendo, il duplicato della domanda *I*-218.

Sopra detto registro debbonsi indicare gli estremi di spedizione dei biglietti.

15. — Alcune stazioni, contrariamente alla buona regola, con una nota di spedizione inviano due o più biglietti di abbonamento, ed inoltre contravvenendo alla massima sancita dall'ultimo capoverso dell'Istruzione 7-1906 (Servizio IX) fanno uso del *duplicato* della nota di spedizione Mod. *I*-102 *bis*, anzichè del modulo ceruleo ordinario *I*-102 prescritto implicita-

mente del 6° capoverso, pag. 5, dell'Istruzione 11-1907 (Servizio IX)

16. — In tutti i casi di spedizioni di biglietti di abbonamento susseguiti od accompagnati dalla rivalsa per il relativo prezzo (punto 2°, capoverso IX e punto 3°, capoverso XI e XIII) dell'Istruzione 11-1907 del Servizio Centrale IX, le gestioni merci G. V. che ricevono i biglietti stessi, non dovranno consegnarli al bigliettario se non previo svincolo ed incasso della rivalsa, giacchè la predetta gestione non deve mai restare allo scoperto di nessun importo, dovendo essa considerare il biglietto alla stregua degli altri valori che riceve dai treni e di cui è responsabile.

Nella previsione poi che il ritiro del biglietto possa avvenire in ora in cui la gestione G. V. sia chiusa, la rivalsa dovrà essere svincolata con danaro della biglietteria o con sovvenzioni della gestione predetta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 269.

(SERVIZIO IV)

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1908-1909.

(Vedi Ordine di Servizio 98-1907)).

In relazione alla convenzione stipulata il 20 aprile 1906 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-Convitto Municipale dei figli di agenti delle Ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1908-909 si concederanno dei sussidi di istruzione allo scopo di facilitare l'istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidi si riportano annesse al presente Ordine di servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del Convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio pei propri figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 3 settembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1908-1909.

Art. 1.

I sussidi d'istruzione, di cui al presente Ordine di Servizio, sono istituiti per mantenere agli studi presso il Collegio Convitto Comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Capi Stazione - Capi Deposito di 1°, 2° e 3° grado - Capi gestione - Sotto Capi Deposito - Assistenti tecnici - Contabili - Disegnatori - Applicati - Impiegati - Assistenti dei lavori - Aiutanti Applicati - Aiutanti disegnatori - Capi fermata di 1° e 2° grado - Guarda magazzino - Assistenti - Macchinisti - Gerenti - Capi verificatori - Sorveglianti della linea - Verificatori - Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da Macchinista).

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire dei permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidi d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidi d'istruzione è assolutamente facoltativa; di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studi col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'Istituzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviari o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidi conferibili per l'anno scolastico 1908-909 sarà di circa cento, compresi quelli da rinnovarsi a favore degli

alunni che già ne fruirono l'anno scorso, se ed in quanto continuino a trovarsi nelle volute condizioni.

Non potranno conferirsi più di due sussidi contemporaneamente ai figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale* e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione Compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasio o scuola tecnica) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) — fede di nascita del giovane rilasciata dal Sindaco;

b) — attestato degli studi fatti, se il giovane ha frequentato scuole;

c) — attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli anni undici;

d) — dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) — dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° — si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall' uso;

2° — autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'art. 9;

3° — certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con la Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*) dovrà essere vidimato dal Sindaco del Comune in cui risiede il ricorrente.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1907-908 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*).

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 25 settembre 1908.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione Compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione Generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali ad esempio i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere, le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente; le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc., ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione Generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione Compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) — non meno di 6 anni e non più di 8 per la prima classe del corso elementare;

b) — non più di 12 per la prima classe del ginnasio e scuola tecnica;

con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso.

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio-Convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, o il Regio Ginnasio o la scuola Tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando la famiglia, da preavvisarsi all'uopo, vi sia consenziente.

I giovani provenienti dalle scuole Regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno, o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al Collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 40, delle quali L. 15 sono a carico dell'agente, padre dell'alunuo, e L. 25 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 40 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 15 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'Istituto *in quattro rate trimestrali anticipate*, di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente.*

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 15 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno*, decorribili dalle competenze

di ottobre; e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 15 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 40 si intende dovuto al Collegio per intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 15, a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio, o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o il di lui collocamento a riposo o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 40 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata è già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che va a carico dell'agente.

Parimenti nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento della retta mensile di L. 40 (e si faranno le corrispondenti ritenute al-

l'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dell'anno scolastico (dal 1° ottobre, al 31 marzo). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a forma dei regolamenti scolastici in vigore per le scuole secondarie classiche e tecniche governative, quanto alla istruzione elementare intesa come gratuita, restano a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Debbono pure rimanere a carico dell'agente, le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto dei libri di testo;

2° per acquisto dei medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili, ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente colle famiglie, giacchè l'Amministrazione ferroviaria per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed alle altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio d'istruzione pari a lire 25 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Collegio le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per gli oggetti di cancelleria - per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura) dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglieria ed abiti) - per l'assistenza medica e speciale regime dietetico (esclusi i farmachi prescritto in caso di malattia - per il lume, il servizio, il sapone, il lucido ed affini.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Ammistrazione delle Ferrovie dello Stato concorrendovi con una quota fissa annua di L. 500) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con paglierìccio, un materasso con crine vegetale, un guanciale di bambage, nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Art. 14.

I capi di corredo di cui debbono essere provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia*, di due blouses, al prezzo di L. 2,50, al più, l'una.

Per la fornitura di queste come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni ammessi al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione.* — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo.* — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane a volontà e vino;

3° — *Cena.* — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane a volontà e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio

approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulle frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita che ogni alunno, prima dell'ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'art. 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi ritornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essare *temporaneamente sospeso* o *definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa resta a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva dal sussidio nei seguenti casi:

1° — quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere, incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio:

2° — di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore, e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetente;

3° — quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al N. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso; subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà come nei decorsi anni alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N.B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo Regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 269-1908.*

ELENCO

delle località, i cui Agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Follonica — Gavorrano — Vignale Ritorto — Giuncarico — Montepescali — Alberese — Talamone — Albegna — Chiarone — Montalto — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera — Bolgheri — Scarlino — Rispescia — Roselle — S. Agostino — Corneto.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Cecina-Volterra.

Riparbella — Ponte Ginori — Casino di terra — Volterra.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Attigliano-Viterbo.

Sipicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Allerona — Ficulle — Città della Pieve.

Linea Roma-Napoli.

Monte Compatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Paliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Poli Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino Pontecorvo — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro — Cassino.

Linea Roma Termini-Terracina.

Cecchina — Giulianello — Frasso — Cori — Cisterna — Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Terracina.

Linea Roccasecca-Arezzano.

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — Capistrello — Civita d'Antino — Civitella Roveto — S. Vincenzo.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Ontanese — Artena-Valmontone.

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Roccaravindola Monteroduni — S. Agapito Longano — Venafro.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Sirino.

Linea Rocchetta-S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Venere — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. — Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salsa Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Persano — Contursi — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bellamuro — Baragiano — Picerno — Tito — Vaglio — Brindisi

di Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla — Oria — Latiano — Mesagne — Montecorvino.

Linea Salerno-Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronissi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Oliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino — Omignano — Castelnuovo Vallo — Casalvelino — Ascea — Pisciotta S. Mauro — Centola — Celie di Bulgheria — Torre Orsaia — Policastro — Capitelli — Vibonati — Sapri — Acquafredda — Maratea — Praia — Casaletto — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. — Falerna — S. Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Monteleone — Briatico — Parghelia — Ricadi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linia S. Eufemia-Corace.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settingiano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Sicignano — Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano — Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Pudano — Cutro — Isola Capo Rizzuto — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Ionica — Guardavalle — Monasterace — Riace — Caulonia — Ruccella — Gioiosa Ionica — Siderno — Gerace — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Amendolea — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Sibari — Cassano al Ionio — Spezzano Castrovillari — Tarsia — San Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Rende S. Fili — Pedace.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

S. Arcangelo di Romagna — Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — S. Benedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Torre Foro — Ortona a Mare — S. Vito Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casal Bordino — Lebba — S. Salvo — Montenero di Bisaccia — Termoli — Campomarino — Chieuti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Motta di Foggia — Arpi — Incoronata — Ortanova — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Carovigno — S. Vito d' Otranto — Tuturano — S. Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatone Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Linea Castellamare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Raiano — Beffi — Molina — Acciano — Fontecchio — Fagnano Campana — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto

Corigliano — Bagnolo Otranto.

Linea Fogia-gPotenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castellagopesole — Pietragalla — Avigliano.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio — Spinazzola.

Linea Sulmona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Volcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Matese — Boiano — S. Massimo — Cantalupo — S. Angelo di Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — S. Eramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bidetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Lecce-Francavilla.

Novoli — Carmiano — Monteroni — Copertino — Nardò Città — Camp Salentino — Salice — Guagnano — S. Pancrazio — Erchio Torre S. Susannai — Avetrana — Sava — Manduria.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo — Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savigliano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Giardinetto — Cervaro

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietralcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — S. Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi P. Cannone

Linea Canicattì-Licata.

Delia — Campobello — Favarotta S. Oliva.

Linea Noto-Siracusa-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone — Fildidonna — Mineo — Vizzini.

Linea Cerda-Messina.

Bonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — San Stefano di Camastra — Tusa — Caronia — S. Fratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Alunzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Oliveri — Falcone — Furnari — Castroreale — Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia — Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Agira — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

Linea Palermo-Marsala-Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragattisi — Marausa — Paceco.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 269-1908.*

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa, ed a termini dell'art. 4 dell'Ordine di Servizio N. – 1908, la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione de corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione; nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 15, pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto a rapporti e agli impegni che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il Postulante

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 269-1908.*

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.

N. 4 Lenzuola
» 2 Sovracoperte bianche
» 3 Federette
» 7 Camicie di cui 5 per il giorno e 2 per la notte
» 5 Paia mutande
» 2 Camicie di flanella o maglie
» 8 Paia calze
» 6 Fazzoletti bianchi
» 6 Fazzoletti colorati
» 6 Solini
» 3 Asciugamani
» 3 Tovaglioli
» 3 Paia scarpe
» 2 Uniformi
» 1 Cappotto
» 1 Posata di pakfong
» 1 Ombrello
» – Pettini e spazzole per esclusivo uso personale
» – Coperte secondo stagione.

Circolare N. 192.

(SERVIZIO VIII)

I. Congresso della Società Italiana di Matematica in Firenze.

Per la circostanza del Congresso suddetto, saranno da accordarsi, pei viaggi dei Congressisti, i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 10 al 23 ottobre 1908.
Ritorno: dal 16 al 30 ottobre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 193.

(SERVIZIO VIII)

I. Congresso internazionale del freddo in Parigi.
(Vedi Circolare N. 184-1908)

Si avverte che i termini di tempo per fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I pei viaggi dei Congressisti, sono stati modificati come appresso:

Andata: dal 15 settembre all'11 ottobre 1908.
Ritorno: dal 6 al 30 ottobre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 194.

(Servizio VIII)

Congresso Cattolico Nazionale di studi ed attività sociali in Palermo.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 24 settembre al 4 ottobre 1908.
Ritorno: dal 27 settembre al 7 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 195.

(Servizio VIII)

Esposizione Generale Nazionale in Asti.
(Vedi Circolare N. 188-1908)

Si avverte che i termini di tempo per fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I pei viaggi degli espositori e dei giurati e per le spedizioni delle merci; sono stati modificati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 15 settembre al 30 novembre 1908.

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Andata: dal 15 settembre al 25 ottobre 1908.
Ritorno: dal 15 novembre al 15 dicembre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 196.

(SERVIZIO VIII)

V Congresso Nazionale delle Associazioni di pubblica assistenza in Ancona.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti termini di tempo:

Andata : dal 15 al 22 settembre 1908.
Ritorno : dal 17 al 25 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 197.

(SERVIZIO VIII)

Convegno internazionale della « Corda Fratres » in Budapest.

Pei viaggi in destinazione di Venezia o di Ancona e ritorno dei partecipanti al Convegno sovraindicato, dovranno essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 14 al 22 settembre 1908.
Ritorno: dal 21 settembre al 15 ottobre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 199.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione Nazionale di imballaggi e frutta in Canale.

In occasione della mostra suindicata saranno da accordarsi tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni delle merci i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI

Andata e *ritorno* dal 13 al 30 Settembre 1908.

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Andata: dal 13 al 22 settembre 1908.
Ritorno: » 22 al 30 detto.

L'applicazione della concessione dovrà aver luogo pei viaggi e pei trasporti in destinazione delle stazioni di Alba o di S. Damiano d'Asti e viceversa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 200.

(SERVIZIO VIII)

V Congresso di Ortopedia in Roma

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 23 al 29 Ottobre 1908
Ritorno: dal 26 al 31 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno I - N. 38.

19 Settembre 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, settembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — **Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:**

Regio Decreto *N. 509 del 5 luglio 1908 che approva l'annessa Convenzione riguardante il servizio di navigazione con piroscafi sul lago Maggiore* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 18 luglio 1878, n. 4476 (serie 2ª), in virtù della quale fu approvata la convenzione conclusa con la ditta Mangili per la cessione della flottiglia di ragione dello Stato e la concessione per la durata di anni 15 del servizio di navigazione con piroscafi sul lago Maggiore in corrispondenza con quello ferroviario;

Ritenuto che la concessione del servizio di navigazione sul lago Maggiore costituisce un complemento del servizio ferroviario;

Veduto l'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), nonchè l'art. 151 della legge sui lavori pubblici in data 20 marzo 1865, allegato *F*;

Veduto il Nostro decreto 18 febbraio 1894, n. 65, che approva con le modificazioni di cui all'atto addizionale 16 febbraio 1894 la convenzione, stipulata il 7 giugno 1893, per la concessione alla Ditta medesima della navigazione sul lago Maggiore in corrispondenza col servizio ferroviario, per la durata di anni 15, a decorrere dal 18 luglio 1893;

Sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato pei lavori pubblici e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata la convenzione stipulata il giorno 3 luglio 1908, fra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze per conto dell'Amministrazione dello Stato e il sig. Cesare Mangili, sena-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 208 del 5 settembre 1908.

tore del Regno, quale mandatario e rappresentante dell'impresa di navigazione sul lago Maggiore, per la concessione all'impresa medesima del servizio di navigazione sul detto lago per la durata di anni quindici a decorrere dal 18 luglio 1908.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
BERTOLINI.
LACAVA.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

CONVENZIONE

per la concessione del servizio di navigazione a vapore sul lago Maggiore.

Fra le LL. EE. il Grande uffiziale avv. Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici, ed il Grande cordone avv. Pietro Lacava, ministro delle finanze, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il Gran cordone Cesare Mangili, senatore del Regno, presidente del Consiglio d'amministrazione dell'impresa di navigazione sul lago Maggiore, che agisce in nome e per conto dell'impresa come da deliberazione 8 marzo 1908, del Consiglio d'amministrazione dell'impresa stessa (Società anonima sedente in Milano — capitale L. 2,000,000 interamente versato) qui allegata per estratto autentico sotto il n. 1, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1.

Il Governo concede all'impresa suddetta il servizio di navigazione a vapore sul lago Maggiore avente per oggetto di collegare fra loro e cogli abitati principali le ferrovie che met-

tono capo al lago e di assicurare il transito delle persone, delle merci e delle corrispondenze postali nel lago stesso nel modo più conveniente agli interessi del commercio e dell'Amministrazione dello Stato.

La concessione è fatta in base alle condizioni stabilite con gli articoli seguenti, nonchè a quelle delle leggi e regolamenti emanati o che venissero emanati relativamente all'esercizio della navigazione lacuale in servizio pubblico.

Art. 2.

L'impresa di navigazione in relazione al servizio stesso assume i diritti e gli obblighi derivanti dalle convenzioni:

a) fra la cessata Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e il Governo svizzero in data 25 aprile 1860;

b) fra la Società ferroviaria dell'Alta Italia e l'Amministrazione delle poste svizzere in data 26 marzo 1866, nella parte che è tutt'ora in vigore.

L'impresa stessa assume inoltre fino da ora, i diritti e gli obblighi derivanti dalle nuove convenzioni che lo Stato, previamente udita l'impresa, stipulasse col Governo svizzero in ordine al servizio di navigazione sul lago Maggiore.

Art. 3.

Il nuovo scalo di alaggio ed i nuovi fabbricati per officine ed annessi servizi costruiti nella stazione di Arona a termini della convenzione 28 novembre 1902, approvati con decreto Ministeriale 9 dicembre 1902, n. 3759/c Div. 5ª, passano, assieme agli altri immobili di proprietà demaniale, in possesso dello Stato, senza alcun corrispettivo da parte del Governo all'impresa, e questo passaggio di proprietà ha luogo a decorrere dalla data di approvazione della presente convenzione.

Sarà fornita dall'impresa al Governo la prova di avere completate le pratiche inerenti a tale passaggio di proprietà.

Art. 4.

Il Governo concede all'impresa di navigazione sul lago Maggiore, per la durata della presente concessione:

a) l'uso gratuito degli stabili descritti nell'unito verbale

di constatazione, allegato II, e tipi annessi, comprendente anche gli stabili di cui all'articolo precedente;

b) l'uso gratuito degli altri enti che fossero riconosciuti di ragione governativa nel cantiere di Arona, ferma la riserva di cui all'art. 6;

c) il godimento dei locali che servono attualmente di ufficio dell'impresa stessa nell'interno della stazione di Arona, salvo a stabilire i compensi e le condizioni con l'Amministrazione demaniale.

Gli stabili sopraindicati essendo già in possesso dell'impresa, la consegna dei medesimi s'intende e si dichiara come già eseguita.

Art. 5.

Saranno a carico dell'impresa di navigazione le imposte erariali provinciali e comunali gravitanti sugli immobili ad essa concessi ad uso gratuito.

Art. 6.

Un'apposita convenzione fra la impresa di navigazione e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato regolerà il completamento e l'esercizio dei raccordi di cui al tipo che sarà allegato alla convenzione medesima.

Rimane stabilito che l'impresa di navigazione non ha alcun diritto o pretesa di comproprietà dei binari e delle piattaforme esistenti internamente ed esternamente al proprio cantiere, per cui gli impianti stessi passano in esclusiva proprietà dell'Amministrazione delle Ferrovie di Stato e concessi in solo uso all'impresa di navigazione nei modi e condizioni che verranno in appresso stabiliti.

Restano poi impregiudicati, sia in qualità che in misura, i diritti di proprietà che l'impresa di navigazione credesse di poter avanzare verso il Governo su parte degli enti ritenuti di carattere ferroviario e non indicati nel tipo di cui all'art. 4, diritti che l'impresa contraente potrà far valere nel modo che crederà più opportuno al termine della presente convenzione.

Art. 7.

I rappresentanti dell'impresa di navigazione ed i suoi agenti avranno libero transito sì di giorno che di notte nella vecchia stazione di Arona per accedere al proprio cantiere; con obbligo però di uniformarsi a tutte le discipline che saranno stabilite dall' Amministrazione delle Ferrovie di Stato la quale avrà pure il diritto di chiedere la punizione o l'allontanamento dalla stazione degli agenti che si fossero resi colpevoli di qualche mancanza.

Art. 8.

Qualora per lo stato delle acque l'impresa di navigazione non possa servirsi dei binari interni del proprio cantiere in Arona, essa potrà servirsi per la distribuzione del combustibile ai piroscafi, del binario che fronteggia il lago, ma ciò compatibilmente colle esigenze del servizio ferroviario, e previo sempre il consenso del capo stazione di Arona.

Correlativamente e reciprocamente l'impresa è obbligata a servirsi, sempre quando sia possibile, dei binari del cantiere per ritiro e scarico dei vagoni ad essa diretti in servizio locale di Arona, od in servizio di corrispondenza per il lago, allorquando per i forti arrivi da terra o per coincidenza con arrivi dal lago i binari di banchina dello scalo P. V. di Arona sono ingombri.

Art. 9.

L'agenzia doganale stabilita in Arona rimane di esclusiva competenza dell'Amministrazione ferroviaria per tutte le operazioni inerenti a siffatta istituzione, e l'impresa di navigazione si limiterà a disimpegnare le eventuali operazioni doganali relative a spedizioni in servizio esclusivo del lago, di merci non provenienti dalla ferrovia in servizio cumulativo e viceversa enza alcun compenso da parte dell'impresa ed allo scopo di assicurare una regola, non interrotta e rapida prosecuzione dei trasporti, gli agenti doganali continueranno a disimpegnare a bordo dei piroscafi le loro incombenze, secondo le norme e condizioni stabilite o da stabilirsi dal Ministero delle finanze.

Tali norme saranno previamente comunicate al Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale per le ferrovie.

Art. 10.

Nei rapporti di servizio colla stazione di Arona, l'impresa sarà equiparata pel servizio delle merci in generale a qualunque altro commerciante e sarà quindi soggetta a tutte le discipline stabilite dall'Amministrazione ferroviaria e per essa dal capo stazione di Arona.

Art. 11.

Lo scalo di approdo dei piroscafi servirà ad uso dell'impresa di navigazione che ne assume la conservazione, la manutenzione ed anche la ricostruzione in caso di distruzione per causa delle acque.

Saranno pure a carico dell'impresa le spese per la manutenzione di tutti gli enti cedutile ad uso gradnito con la presente convenzione.

L'impresa di navigazione dovrà permettere che allo scalo suddetto approdino altri piroscafi di qualsiasi proprietà colle norme portate dall'art. 1 del R. decreto 3 ottobre 1855, n. 1115, esigendo per conto proprio le relative tasse di approdo.

In base all'art. 2 del R. decreto 18 luglio 1878, n. 4470 (serie 2ª), rimangono però aboliti i diritti di approdo alle sponde murate e gradinate di Arona, stabilite dai nn. 1 e 2 dell'art del sovracitato decreto 3 ottobre 1855, n. 1115.

L'impresa di navigazione avrà facoltà di costruire allo scalo di Arona nel lago, delle banchine pel servizio delle merci, uniformandosi alle disposizioni della legge sui lavori pubblici e con l'obbligo di consegnarle, in ogni caso di scioglimento del presente contratto, al Governo in buono stato e senza alcun diritto a rimborso o compenso.

Occorrendo alla impresa di navigazione di costruire nelle altre stazioni lacuali delle banchine, tettoie o quant'altro possa occorrere pel servizio delle merci, dovrà uniformarsi sempre alle disposizioni della legge sui lavori pubblici.

E' riservata facoltà all'Amministrazione finanziaria, previ accordi coll'impresa, di servirsi gratuitamente dello scalo di alaggio per la pulitura e riparazione delle piro-barche destinate al servizio doganale nel lago.

Art. 12.

Al servizio di navigazione sul lago Maggiore sono applicabili gl articoli 268, 272, 273, 274, 275, 277, e 282 della legge sui lavori pubblici.

La sorveglianza sull'esercizio è fatta dal Ministero dei lavori pubblici con le norme stabilite per le ferrovie concesse all'industria privata, salvo il disposto dell'art. 1, capoverso.

Nei riguardi dello Stato e dell'impresa concessionaria si conviene che al personale sono applicabili le norme per l'equo trattamento stabilito dall'art. 21 della legge 30 giugno 1906, n. 540, e relativo regolamento.

Art. 13

Le tariffe viaggiatori, bagagli e cani e merci a grande e piccola velocità da considerarsi come massime agli effetti dell'art. 272 della legge sui lavori pubblici, sono quelle pubblicate il 1° luglio 1901 con le aggiunte e variazioni a tutto aprile 1908, compresi i biglietti festivi, gli abbonamenti quindicinali, feriali, annuali, ecc.

L'applicazione della tariffa locale n. 1 P. V. è estesa a tutte le stazioni ed anche pei trasporti in servizio interno.

I prezzi dei biglietti viaggiatori per i viaggi di corsa semplice e andata-ritorno da scalo a scalo qualsiansi, non possono essere aumentati per fatto di maggiori percorrenze conseguenti da traversate che il piroscafo dovesse compiere per ragioni del servizio proprio.

Tali prezzi inoltre resteranno invariati anche nei casi nei quali il viaggiatore dovesse prima servirsi, per giungere a destinazione, in andata o nel ritorno, di piroscafi in senso inverso; in questo caso però soltanto come primo arrivo del mattino o come ultimo ritorno della sera allo scalo di destinazione.

Le facoltà di cui al precedente capoverso saranno rese note al pubblico, con specificazione delle corse, all'atto della pubblicazione degli orari.

Entro due mesi dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno del decreto Reale approvante la presente convenzione, saranno dall'impresa sottoposte all'approvazione

governativa le tariffe che non potranno eccedere quelle massime sopra indicate e le condizioni di trasporto coordinate a quelle in vigore per le linee di Stato.

Ogni successiva variazione delle tariffe e condizioni non potrà essere applicata senza che abbia previamente ottenuta l'approvazione dell'ufficio speciale per le ferrovie.

Anche nei casi di speciali riduzioni di tariffe od altre facilitazioni a singoli speditori, o per determinati trasporti, purchè in egual misura accordati a chiunque ne faccia richiesta, offra al vettore eguali vantaggi e si trovi in circostanze equivalenti, l'approvazione è data dall'ufficio speciale per le ferrovie, al quale il concessionario deve rivolgersi in tempo utile. Tali facilitazioni possono essere dal Governo sospese o revocate.

L'impresa deve notificare al pubblico, caso per caso, le facilitazioni speciali accordate.

L'impresa stessa può però, dandone semplice avviso al Circolo ferroviario d'ispezione di Milano, organizzare corse di piacere, a prezzo ridotto, ed accordare facilitazioni di prezzo per viaggi con corse ordinarie, in occasione di feste, fiere, mercati e simili.

Le tariffe in vigore, nonchè le modificazioni, estensioni od aggiunte alle medesime, debbono essere rese note al pubblico in tempo utile; ed inoltre un esemplare delle medesime, tenuto al corrente, deve trovarsi sempre depositato nelle stazioni, a disposizione del pubblico, perchè chiunque possa prenderne visione, salve le eccezioni che fossero consentite dall'ufficio speciale per le ferrovie.

Art. 14.

Ai trasporti militari si applica la convenzione 28 settembre 1882, e succesivi atti addizionali, il tutto come risulta dal regolamento e successive variazioni per i trasporti militari in ferrovia, edizione febbraio 1903, pubblicata a cura dei Ministeri della guerra e della marina.

Ai trasporti delle famiglie dei militari sono applicate sui prezzi della navigazione, tanto nel servizio interno che in quello cumulativo, le stesse riduzioni che per tali trasporti sono in ogni tempo stabilite dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato, senza pregiudizio delle maggiori agevolezze presentemente

accordate in base alla convenzione 15 febbraio 1904 stipulata fra le Amministrazioni della guerra e della marina e l'impresa di navigazione.

Art. 15.

Ai trasporti qui sotto indicati e nei limiti risultanti dal volume delle norme per le concessioni speciali approvate con decreto Ministeriale 11 maggio 1902, n. 3638-B, e successive modificazioni, sono applicate sui prezzi della navigazione, tanto nel servizio interno che in quello cumulativo, le stesse riduzioni e le condizioni relative, queste in quanto applicabili, che per tali trasporti sono in ogni tempo stabilite dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato, senza pregiudizio delle maggiori riduzioni dall'impresa presentemente concesse ed accordando agli impiegati provinciali governativi lo stesso trattamento fatto a quelli centrali.

Concessione A - Trasporti per conto della R. casa.
» B - Trasporti per conto dello Stato.
» C - Impiegati dello Stato.
» I - Congressi, esposizioni e concorsi.
» II - Elettori politici.
» III - Veterani, reduci e superstiti delle patrie battaglie.
» IV - Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.
» V - Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.
» VI - Associazioni di carità.
» VII - Istituti di carità.
» VIII - Maestri elementari comunali.
» IX - Compagnie teatrali ed assimilate.
» X - Emigranti in comitive ed emigrati rimpatrianti.
» XI - Operai e braccianti in comitiva.
» XII - Coloni in comitiva.
» XIII - Istituti civili d'istruzione governativa o riconosciuti dallo Stato.
» XIV - Federazione ginnastica italiana.
» XV - Club alpino italiano.

» XVI - Ammalati indigenti ammessi nelle R. terme di Acqui.
» XVII - Indigenti alienati o supposti idrofobi.
» XVIII - Cavalli da corsa, riproduttori e puledri lattanti.
» XIX - Alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Art. 16.

L'impresa è obbligata al trasporto gratuito in qualsivoglia classe dei funzionari governativi incaricati della sorveglianza, e dei loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, di quei funzionari ed agenti dello Stato, i quali, per ragioni di ufficio in dipendenza di rapporti con la navigazione, debbano compiere frequenti viaggi.

A tale effetto l'impresa deve tener valida la tessera di riconoscimento rilasciata dall'ufficio speciale delle ferrovie per gli incaricati della vigilanza, e fornire i biglietti di circolazione temporanea e per viaggi isolati, ed i buoni per il trasporto gratuito del bagaglio, che gli siano richiesti per ragioni di servizio dall'ufficio speciale medesimo.

Il concessionario deve pure trasportare gratuitamente i membri del Parlamento, i membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del Consiglio generale del traffico, i funzionari delle poste e telegrafi, e, nei limiti della rispettiva giurisdizione, i prefetti ed i sottoprefetti.

Agli impiegati dell'ufficio speciale delle ferrovie e loro famiglie è fatto lo stesso trattamento accordato dall'impresa ai propri agenti.

Art. 17.

Da una estremità all'altra del lago Maggiore, e da punto a punto del medesimo, l'impresa dovrà fare gratuitamente, per la durata della presente concessione, il trasporto regolare e completo di tutti i pieghi di corrispondenza postale, senza limitazione di peso, dei gruppi di numerario concernenti il servizio postale e degli stampati, carta, provviste od altro piccolo materiale relativo ai servizi governativi, come cassette postali,

bolgette, bolli, punzoni martelli, piccoli modelli, piccole macchine, corpi di reato, campioni e simili.

Se all'atto dell'entrata in vigore della presente concessione funzionasse sul lago Maggiore un pubblico servizio regolarmente autorizzato di trasporti mediante piroscafi, o se durante il periodo della presente concessione venisse accordata autorizzazione a terzi di esercitare un pubblico servizio di trasporti con piroscafi, cesserà la gratuità del servizio postale e l'impresa concessionaria avrà solo diritto di richiedere all'Amministrazione delle RR. poste un congruo compenso, il cui importo non potrà però eccedere il corrispettivo che essa paga ora pel servizio medesimo su lago di Como.

Cessando il servizio di navigazione per parte di terzi incomberà di nuovo all'impresa l'obbligo della gratuità dei servizi postali.

Per il trasporto dei pacchi postali si stipuleranno diretti accordi fra il Ministero delle poste e l'impresa alla scadenza di quelli oggi in vigore.

Art. 18.

Nelle corse ordinarie dei piroscafi che saranno designati dall'Amministrazione delle poste, l'impresa dovrà riservare gratuitamente una cabina speciale abbastanza vasta pei bisogni del servizio postale e destinata a ricevere oltre alle valigie delle lettere e dei dispacci, e agli oggetti di cui al precedente articolo, anche l'agente postale incaricato di questo servizio.

Art. 19.

A richiesta dell'Amministrazione delle poste, per i piroscafi non forniti di cabine, ad uso di ufficio postale, o quando si tratti di corse in servizio locale, i capitani dei piroscafi dovranno ricevere in consegna i pacchi di lettere, i dispacci gli stampati e gli altri oggetti della corrispondenza postale per consegnarli agli agenti o delegati dell'Amministrazione suddetta, che saranno incaricati di venire a riceverli a bordo dei piroscafi.

Questi agenti o delegati, quando i piroscafi non si accostino atterra, avranno diritto di valessi gratuitamenta delle barche addette al servizio di navigazione per accedervi.

Mediante speciali accordi fra il Ministero delle poste e l'impresa potrà essere affidato anche a quest'ultima il servizio di trasporto della corrispondenza e pacchi postali da bordo agli uffici postali e viceversa.

Art. 20

Salve le limitazioni che fossero dal Governo stabilite, il numero delle corse giornaliere dei piroscafi ed i relativi approdi non possono essere inferiori a quelli risultanti dagli orari 15 novembre 1907, 1° aprile, 1° giugno 1908, rispettivamente per i periodi invernale, primaverile, ed estivo.

Potranno essere stabititi dal Governo ulteriori approdi, semprechè questi non implichino un aumento di percorrenza superiore complessivamente al tre per cento delle percorrenze attuali.

Fermo restando il disposto dell'art. 282 della legge sui lavori pubblici, di massima agli orari delle corse e gli altri particolari di servizio, saranno predisposti e sottoposti dall'impresa all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale per le ferrovie.

Gli orari approvati, con la data di attivazione, debbono essere notificati in tempo utile al pubblico.

L'impresa assume l'obbligo di eseguire, previa approvazione come sopra, i seguenti nuovi servizi, a decorrere dal 1° aprile 1909:

a) servizio con piccoli piroscafi fra Laveno e Stresa, toccando Intra, Pallanza, Baveno ed Isola Bella, per il quele il Governo potrà esigere che il percorso minimo giornaliero non sia inferiore a 170 chilometri;

b) servizio come al punto *a*) fra Cannobbio, Luino, Cannero, Oggebbio, Ghiffa e Laveno, con percorso minimo però di km. 120.

Il servizio sub *a*) può essere ridotto alla metà ed il servizio sub *b*) può essere soppresso nel periodo dal 1° novembre al 28 febbraio.

Art. 21.

L'impresa di navigazione si obbliga di dare in tutte le località del lago e per le corse in corrispondenza con le ferro-

vie la precedenza negli approdi ai pontili ove fanno o facessero capo linee esercitate dall'Amministrazione delle Ferrovie di Stato.

L'imbarcadero attuale di Arona verrà, per quanto riflette la precedenza di approdo, considerato siccome pontile dell'Amministrazione delle Ferrovie di Stato.

Art. 22.

L'impresa di navigazione non potrà cedere ad altri il servizio contemplato dalla presente convenzione senza una speciale approvazione del Governo.

Art. 23.

Nel caso che venisse a mancare una delle corse dei piroscafi fissate negli orari senza la giustificazione del caso di forza maggiore, la concessionaria sarà soggetta alla penalità di lire trecento (L. 300).

Qualora un piroscafo, per causa non derivante da forza maggiore giustificata, ritardasse sia nelle partenze che negli arrivi, la concessionaria dovrà pagare una penalità di lire dieci (L. 10) per la prima mezz'ora di ritardo e di lire venti (L. 20) per ogni mezz'ora consecutiva. Le frazioni della mezz'ora consecutiva, saranno agli effetti dell'applicazione della multa, computate come mezz'ora intera. Le penalità corrispondenti saranno raddoppiate qualora il ritardo provenisse da imbarco di merci, per cui non si fosse provveduto convenientemente.

Qualora un piroscafo non approdasse senza causa di forza maggiore ad una delle località fissate nell'orario, ovvero approdasse a località non contemplate in esso, la concessionaria incorrerà nella penalità di lire duecento (L. 200) ferma restando l'applicazione delle altre penalità più sopra previste per ritardo negli arrivi.

Non prestandosi spontaneamente la concessionaria ad introdurre nel materiale galleggiante le modificazioni o gli aumenti di cui è cenno nell'art. 24, potrà il Governo fissare il termine di tempo, entro cui l'obbligo di cui si tratta venga adempiuto; e, qualora la concessionaria non vi si presti, sarà passibile della multa di lire venti (L. 20) per ogni giorno di ritardo. Tutto ciò senza pregiudizio della facoltà del Governo

di dichiarare la decadenza dalla concessione se il ritardo stesso si estendesse oltre i trenta giorni.

L'ammontare delle penalità sarà riscosso dal Governo nei modi e forme stabiliti dalla legge.

Art. 24.

L'impresa si obbliga, a termini dell'art. 268 della legge sui lavori pubblici, di aumentare il materiale galleggiante a seconda dello sviluppo del traffico, e di introdurre nel materiale medesimo quelle innovazioni e miglioramenti che saranno consacrati dalla esperienza allo scopo di favorire il più facile, sicuro e comodo trasporto dei viaggiatori e gli interessi del commercio.

Entro il 31 dicembre 1909 l'impresa deve provvedere a riscaldare convenientemente anche i locali di seconda classe, ed entro il 30 giugno 1909 a provvedere di riparo contro il sole e le intemperie anche la zona sopra coperta destinata alla seconda classe.

Art. 25.

Nel caso di gravi e ripetute irregolarità nel servizio, il Governo prenderà, a spese e rischio dell'impresa di navigazione, i provvedimenti necessari per assicurare provvisoriamente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza della navigazione valendosi all'uopo di tutto il materiale fisso e galleggiante, degli attrezzi, delle materie di consumo di proprietà dell'impresa di navigazione e del personale addetto alla navigazione, e prefiggerà un termine perentorio entro il quale la concessionaria debba eseguire tutto il necessario per il ristabilimento di un regolare servizio.

Scaduto questo termine, senza che l'impresa di navigazione abbia soddisfatto alle ingiunzioni intimatele e senza che possa far constare impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio, il Governo potrà dichiarare l'impresa di navigazione decaduta dalla concessione.

Il Governo potrà pure dichiarare la decadenza della concessione in caso di inosservanza degli articoli 2 e 22.

Il Governo avrà diritto al rimborso delle spese anticipate per effetto del presente articolo a norma dell'ultimo capoverso dell'art. 255 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865.

Art. 26.

Accadendo, a sensi dei precedenti articoli, la dichiarazione di decadenza dalla concessione, il Governo, fermo il diritto di continuare ad esercitare il servizio come è previsto dall'articolo 25, si riserva la facoltà di decidere, entro sei mesi dalla dichiarata decadenza, se intenda di applicare per analogia le disposizioni emergenti dagli articoli 252, 253, 254 e 255 della legge sui lavori pubblici, come fin d'ora, l'impresa concessionaria gliene riconosce il diritto di avocare a sè, salva l'approvazione del Parlamento, la proprietà di tutto il materiale fisso e galleggiante addetto al servizio lacuale e delle materie di consumo esistenti nei magazzini del concessionario, corrispondendone a questo il valore a prezzo di estimo sotto deduzione del 10 %, il quale valore dovrà essere fissato da tre arbitri nominati uno per parte ed il terzo dal presidente del tribunale di Roma.

Art. 27.

Alla scadenza della presente concessione il Governo avrà il diritto di preferenza per l'acquisto di tutto o parte del materiale natante ed accessori mobili e fissi a prezzo di estimo da stabilirsi nei modi indicati dal precedente articolo senza la deduzione sopra specificata e sarà obbligo dell'impresa di navigazione di consegnare gli stabili di ragione del Governo, avuti in consegna ed in uso, in istato di perfetta manutenzione.

Art. 28.

L'impresa non potrà accampare nessun diritto, nè pretendere indennità per le concessioni che il Governo facesse a favore di chicchessia di strade ferrate, di tramvie a vapore od a cavalli ed altri mezzi di comunicazione sulle rive del lago Maggiore, ed ancora essa impresa non avrà diritto a risarcimento di sorta qualora per ordine del Governo o per altro motivo, compresi i casi di guerra, epidemia, ragioni d'ordine pubblico e simili, avvenisse la sospensione o la interruzione parziale o completa sul servizio del lago Maggiore.

Art. 29.

La durata della presente convenzione è fissata in anni 15 che incominceranno a decorrere dal 18 luglio 1908, salva la disposizione dell'art. 34 della presente convenzione.

Però alla fine del decimo anno le percorrenza ed i servizi speciali di cui all'art. 20 saranno riveduti dal Governo il quale avrà diritto di stabilire aumenti di percorrenze e di servizio, semprechè la percorrenza complessiva non ecceda del 20 % la percorrenza eseguita in quello degli anni precedenti di percorrenza massima.

Art. 30.

A garanzia dell'osservanza degli obblighi tutti assunti colla presente convenzione, l'impresa di navigazione depositerà, entro un mese dalla data del decreto di approvazione della presente concessione, alla Cassa dei depositi e prestiti, L. 1000 di rendita 3 ½ per cento in cartelle al portatore del debito pubblico dello Stato.

Art. 31.

Tutte le questioni d'indole tecnica e amministrativa che potranno insorgere in dipendenza della concessione, saranno decise dal Ministero dei lavori pubblici a termine di legge. Le altre questioni puramente civili saranno deferite ai tribunali ordinari salvo la disposizione dell'art. 26.

Art. 32.

L'impresa di navigazione sarà sempre rappresentata in confronto del Governo, per gli effetti della presente convenzione, da una sola persona benevisa al Governo stesso qualunque possa essere il numero degli interessati.

Quando cessi per qualunque causa il rappresentante, l'impresa di navigazione dovrà eleggerne un altro, entro il termine di otto giorni, ed in mancanza di tale nomina il Governo avrà il diritto di farlo nominare dal presidente del tribunale di Roma.

Art. 33.

Inoltre e per gli effetti della presente convenzione, l'impresa di navigazione elegge domicilio in Roma presso l'avv. Carlo Scotti (via Poli n. 25) che l'impresa nomina a proprio rappresentate ai sensi dell'articolo precedente.

Art. 34.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo regolarmente approvata.

Fatta a Roma, 3 luglio 1908.

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro delle finanze
LACAVA.

Per l'impresa di navigazione sullago Maggiore
MANGILI.

Allegato I.

Impresa di navigazione sul Lago Maggiore

Societa anonima con sede in Milano

Capitale L. 2,000,000 interamente versato

Verbale

della seduta del Consiglio di amministrazione del giorno 8 marzo 1908, alle ore 13 1/2 presso la sede sociale in Milano, via Pontaccio, n. 13.

Sono presenti i signori:

Mangili comm. senatore Cesare, *presidente.*
Vergani cav. Luigi, *vice presidente.*
Schmid Edoardo, *consigliere.*
Balli avv. Francesco, *id.*
Stoffel avv. Giuseppe, *id.*
Maraini comm. Clemente, *id.*
Duggeli Carlo, *id.*
Ottolenghi comm. ing. Vittorio, *id.*
Borgnini cav. Camillo, *id.*
Blau Kart Giacomo, *id.*
Casalbore rag. Alberto, *segretario.*

Assistono i sindaci signori.

D'Italia avv. Guido e Campagnani Carlo.

L'ordine del giorno reca:

Omissis.

4. Convenzione col R. Governo.

Omissis.

IV.

Presidente. — Informa dettagliatamente il Consiglio sulle pratiche da lui fatte a Roma per la rinnovazione della convenzione col R. Governo.

Riassume la discussione avuta, e conchiude che si sta procedendo alla stesa del contratto.

Il Consiglio prende atto delle comunicazioni del presidente, ed a termini dell'art. 23 dello statuto delega ad esso comm. Cesare Mangili, senatore del Segno, la firma del relativo contratto, investendolo di ogni più ampio potere, perchè possa stipulare tutti quei patti e quelle condizioni che crederà del caso, ed assumere pesi, vincoli e garanzie di qualsiasi natura a carico della Società.

Dopo di che il presidente scioglie la seduta.

Il segretario
CASALBORE.

Il presidente
MANGILLI.

N. 6605 di repertorio.

Copia conforme, nelle parti riportate, del verbale di seduta 8 marzo 1908 del Consiglio di amministrazione della Società « Impresa di navigazione sul Lago Maggiore », anonima per azioni, con sede in Milano, col capitale di L. 2,000,000 interamente versato, quale risulta dal libro verbali del Consiglio, debitamente bollato e vidimato dal R. tribunale di Milano il 7 gennaio 1897, n. 181, dichiarando, io notaio, che le parti indicate con « omissis » non riguardano la convenzione col R. Governo e relativo mandato.

Milano, 3 giugno 1908.

Dottor DOMENICO RIVA
notaio in Milano.

Visto, per la legalizzazione della firma del notaio di Milano, dottor Domenico Riva. Milano, dal R. tribunale civile e penale, li 3 giugno 1908.

Per il presidente
ALBERINI.

Allegato II.

Verbale di constatazione.

degli stabili e opere di cui il Governo concede l'uso alla Società impresa di navigazione sul lago Maggiore, con sede in Milano.

I sottoscritti per incarico ricevuto dal Ministero dei lavori pubblici (R. Circolo ferroviario di Milano) e dalla direzione dell'impresa di navigazione sul lago Maggiore, recatisi oggi nel cantiere di Arona, per procedere alla constatazione degli stabili ed opere di cui sopra, accertarono quanto segue:

PARTE PRIMA.

Descrizione delle opere esistenti anteriormente a quelle eseguite in base alla Convenzione 28 novembre 1902 (figurata in nero sui tipi).

1° — Scalo d'alaggio principale e bacini.

A levante della vecchia stazione di Arona e in continuazione al terrapieno sul quale essa si trova, esiste altro terrapieno di eguale livello, su cui sono disposti i vari edifici componenti il cantiere di Arona coi relativi scali di alaggio.

Esso terrapieno è sostenuto verso il lago da un muraglione in vivo a lieve scarpata racchiudente in parte il bacino principale per riparazione dei piroscafi; indi da murature a piano inclinato circondanti il bacino stesso, e termina decrescendo al lago in corrispondenza degli scali di alaggio, ed è nuovamente sostenuto da muratura a lieve scarpata circondante il secondo bacino per riparazione piroscafi; indi decresce di nuovo fino al lago; verso levante detto terrapieno termina a scarpata naturale, così pure in piccola parte verso mezzodì, e in parte si congiunge col terrapieno della stazione, formando l'accesso di due binari di servizio: a ponente si confonde col terrapieno della stazione ferroviaria.

A - Lo scalo principale d'alaggio è coperto da una tettoia in legno, a due pioventi coperti in tegole piane, coprenti una superficie di m. $63 \times 17 = $ a mq. 1071: essa è sostenuta da ventidue pilastri in muratura.

Lo scalo sottostante per alaggio dei piroscafi, si stende anche nel lago per una lunghezza di circa novanta metri.

B - Ai fianchi dello scalo d'alaggio si trovano gli accennati bacini per ricovero e riparazioni dei piroscafi; quello di ponente (che serve anche per imbarco carboni) è cinto da muri e misura mq. 2020; quello di levante misura mq. 1680 ed è chiuso con scarpate a secco rinzaffate con calce. Lungo il lato di levante, tra lo steccato in legno di chiusura del cantiere e il bacino, sono inalberate alcune piante di pioppo e robinia.

C - In prosecuzione verso il mezzodì dello scalo principale di alaggio e della tettoia, esiste la nuova officina di cui si dirà nella parte seconda, quindi normalmente ad essa, verso ponente esiste un fabbricato per ufficio del personale dirigente e per magazzeno. Esso è ad un solo piano, eccetto una breve tratta di un solo vano superiore, in confine con la nuova officina, servente detto vano ad un ufficio tecnico con scala interna in vivo; tetto a due falde con padiglione; tegole comuni ricurve; tutte le aperture sono munite dei relativi serramenti in stato d'uso.

In angolo sud-est esiste un piccolo fabbricato in muratura isolato, coperto a tegole con tetto a padiglione, servente da ritirata.

D - Di fronte allo scalo principale d'alaggio, è piazzato un argano in ferro e ghisa, mosso da una caldaia a vapore appoggiata ad uno dei vicini pilastri di sostegno detta tettoia.

E - Lo scalo d'alaggio principale è costituito da due rotaie poggiate su longaroni longitudinali e da altra rotaia doppia centrale racchiudente una robusta dentiera; queste rotaie sono sostenute da traversine in legno. E' munito di un carro scorrevole, composto di due lungaroni portanti le ruote che scorrono sulle rotaie laterali, e da altro longarone centrale portante la doppia serie di ruote scorrenti sulla rotaia doppia di mezzo e quattro nottoloni di sicurezza che ingranano nella dentiera centrale; su detti longaroni si erige un castello ad invasatura mobile di legno e ferro adattabile ai vari scafi

dei piroscafi per sostegno di essi detto carro è mosso dall'argano di cui sub *D*).

F - A levante della detta officina, di cui alla parte seconda esiste una tettoia provvisoria, isolata, formata da pilastri in muratura chiusi da tavolato in legno, coperta di tegole che serve per deposito di rottami.

Altra tettoia totalmente in legno, pure provvisoria, coperta con lamiere, esiste a ponente delle officine descrivende nella parte seconda. Vicino ad essa trovasi un piccolo edificio in muratura coperto a tegole piane, che serve a magazzino dell'olio.

Queste due tettoie costruite provvisoriamente dall'impresa di navigazione sul lago Maggiore, sono da essa destinate ad essere demolite per poter utilizzare le aree occupate ad altri scopi specialmente per deposito di carbone.

2° — Piazzale del deposito carbone.

Si stende di fianco alla vecchia stazione ferroviaria e misura mq. 3150; in margine al piazzale ferroviario, lungo il confine di levante, esistono due tettoie in muratura interspaziate da tratta libera difesa da cancellata in legno. La tettoia verso nord è costituita da dieci pilastri per ciascuna fronte e da uno intermedio per ciascun lato minore; con tetto in due falde di legno e tegole piane; muri perimetrali di centimetri venticinque in parte a mezz'aria; tre porte di legno a due battenti, con le rispettive chiusure; serve per magazzino dei legnami.

Il fabbricato verso sud è costituito da due corpi, uno ad uno magazzeno generi diversi, l'altro per portineria. Il primo è in tutto eguale al descritto, il secondo è invece a due piani per la consistenza di due locali. Il tutto costituito da quattordici pilastri (sette per facciata) oltre ad altro intermedio per ogni fianco, chiusi con muratura da centimetri 25; apertura da porta e finestra coi relativi serramenti in istato d'uso.

Il piazzale per scarico carboni è servito da due binari che si congiungono verso mezzodì a quelli della nuova stazione ferroviaria di Arona; il più lungo corre sulla fronte dei magazzeni ora descritti, per tutta la lunghezza del piazzale, e termina alle grue esistenti in angolo nord-est; l'altro quasi parallelo al primo, si ferma alla testata del bacino principale per

riparazione piroscafi, dove un terzo binario normale ai descritti li congiunge mediante due piattaforme girevoli; esistono tre pesi a ponte e una impalcatura in legno per scarico dei carboni dal piazzale alle chiette. L'accesso dei binari è chiuso con due cancelli in legno in due ante.

3° — Scalo d'approdo.

E' costituito da un'area rettangolare stendentesi a notte del palazzo demaniale e limitata a ponente da cancellata in ferro e pilastri di muro in quattro campate, e una quinta centrale per accesso, chiusa con cancello in ferro a due battenti; a notte dal fabbricato per uffici, indi da un muro di cinta e piccola tratta di parapetto in cotto, coperta con lastroni in vivo e finalmente da un bastione di sostegno del secondo piano inclinato di approdo; a levante da un bastione in pietra e dai due piani inclinati di approdo.

I piani inclinati misurano l'uno metri 14,50 × 8, l'altro metri 28 × 8. Tanto il piazzale che i piani inclinati sono selciati e listati da banchettoni di granito.

Sullo scalo esiste una tettoia a due falde disuguali, in legno a vista, coperta di tegole piane, sostenuta da diciotto colonne di legno posanti su altrettanti piedistalli di granito. Detta tettoia copre uno spazio misurante orizzontalmente 390 mq. La parte anteriore di detta tettoia verso il lago, in corrispondenza al primo piano inclinato, è chiusa ai fianchi per una campata ed in testa con assito in cui verso nord e verso levante si praticarono due aperture con porte in istato d'uso.

Per accesso ai piroscafi esiste un pontile mobile composto di putrelle portanti listoni di rovere, che si può alzare ed abbassare con carrucole munite di catene di ferro costruite dall'impresa.

Il fabbricato per uffici lungo il lato di tramontana è in muratura coperto con tegole piane, composto di tre locali al piano terreno ad uso caffè, ufficio biglietti e sala d'aspetto pei viaggiatori; apertura da porta e finestra con serramenti di ferro e vetri; marciapiedi esterno, rialzato in lastroni di pietra.

Tra il lato di levante di detto fabbricato, e il muro di cinta esiste una piccola tettoia di lamiera ondulata e zincata, soste-

nuta da due mensole in ferro; vicino ad essa trovasi un piccolo peso per servizio dei bagagli.

Il piazzale è attraversato da due binari a scartamento ridotto (centimetri cinquanta) che vanno fino alla nuova stazione ferroviaria.

Esistono pure due binari a scartamento normale per raccordo dello scalo col piazzale ferroviario: un terzo binario perpendicolare ai due descritti, li congiunge mediante due piattaforme girevoli.

Lungo lo scalo nel lago, sono disposti sette pali oscillanti d'approdo; un altro palo d'approdo si trova poco discosto verso nord.

Esistono pure, costruiti dall'impresa, un casotto in legno rovere di forma rettangolare, per deposito attrezzi e vestiari dei manovali, nonchè un ponte in legno che si spinge nel lago dal lato di tramontana lungo m. 24.00 e largo 3, servente per scarico delle merci, con piccola gru e a mano piazzata all'estremità.

PARTE SECONDA.

Descrizione delle opere eseguite in base alla Convenzione 28 novembre 1902 tra il Ministero dei lavori pubblici e l'impresa di Navigazione sul Lago Maggiore, accertato con verbale 21 maggio 1907 del R. circolo di Milano, segnate in rosso sui tipi allegati.

Constano dette opere della nuova officina già menzionata e di uno scalo d'alaggio a ponente del primo e ad esso parallelo.

Scalo d'alaggio.

Detto scalo è composto di un piano inclinato della lunghezza complessiva, compresa cioè la parte subacquea, di metri 1.150, misurata in orizzontale, con la pendenza del 7 % e, munito all'estremità inferiore di un muro di sostegno in acqua. La piattaforma è costituita da uno strato di ghiaia, disposta sul terreno naturale, sulla quale sono montate, a distanze variabili da m. 1 a m. 1,20 da asse ad asse, delle traversine in rovere delle dimensioni di 3.40 × 0.30 × 0.20.

Sopra le traversine corrono per tutta la lunghezza del piano inclinato quattro lungherine in pitch-pine, delle quali le due mediane della sezione di m. 0,30 × 0,20 sono intrapposte in corrispondenza alla mezzaria del piano stesso, e le altre due laterali, della sezione di 0,20 × 0,20, distano da asse ad asse di m. 4.40. Su ognuna delle due lungherine laterali è montata una rotaia in ferro, tipo Zorès, mentre nel complesso costituito dalle due lungerine mediane è montata un'asta in ghisa di forma speciale, che presenta nella parte mediana una dentiera a denti di sega e ad entrambi i lati di questa una, rotaia di scorrimento pure a forma Zorès. Le rotaie e la dentiera sono assicurate alle lungherine mediante arpioni. Le traversine sono disposte sfalsate, di modo che tutte quelle pari costituiscono il sostegno per uno dei due mezzi binari in cui può considerarsi diviso longitudinalmente il piano inclinato, e quello dispari per l'altro mezzo binario.

Presso l'estremità superiore del piano inclinato è disposto sopra un blocco in muratura, un argano a vapore della forza di 30 HP indicati, e capace di uno sforzo di trazione di 28 tonnellate, chè mediante un cavo di acciaio del diametro di 45 mm. aziona il carrello di varamento, mobile lungo il piano inclinato. Questo carrello consta di membrature di legno, rinforzate da parti in ferro che poggiano sopra il piano inclinato mediante quattro serie di ruote di cui quelle in corrispondenza alle due rotaie esterne distano m. 2.20 l'una dall'altra, e quella invece in corrispondenza alla doppia rotaia interna, di m. 1.00. Detto carrello della lunghezza di m. 39.90, è munito inoltre di quattro robuste sbarre di ferro. manovrabili mediante corde dall'esterno, che vanno a puntarsi contro i denti della cremagliera centrale, e costituiscono il freno od arresto del sistema.

Tutto il piano inclinato è allo scoperto.

Fabbricati, officine ed annessi.

Il locale ad uso officine ha una lunghezza di m. 38, una larghezza di m. 15.25, misurato internamente. E' ad un solo piano con l'altezza libera di m. 4.90, e sovrastante sottotetto accessibile. E' costruito in muratura di mattoni con pilastri d 0.70 × 0.70, distanziati di m. 4.10, e con muri intermedi di m. 0.25.

Il nuovo fabbricato, costruito adiacente ai preesistenti locali uffici, presenta due porte d'accesso nel muro verso il lago sette finestroni e una portina di comunicazione coi locali uffici nel muro longitudinale verso il nuovo scalo d'alaggio; una porta e tre finestroni nel muro trasversale verso monte; sei finestroni e una porta di comunicazione con l'attiguo locale caldaia nell'altro muro longitudinale. Le finestre sono di forma rettangolare e con serramenti in ferro; le porte sono di legno. Lungo la mezzaria del fabbricato nel senso longitudinale è disposta una fila di otto colonne in ghisa, che sostiene la trasmissione principale del movimento, e tra le medesime è innalzato un tavolato in mattoni dell'altezza di m. 2.00, che divide il locale in due scompartimenti, uno ad uso falegnami e l'altro ad uso fabbri. Il soffitto è ad incannucciato ed intonaco. Il pavimento in pietra nel riparto fabbri e in legno in quello di falegnami. All'esterno del locale verso lago è ricavata una cabina in legno e vetri in rialzo dal pavimento, che serve come posto di osservazione pel capo officina. Nel locale sono disposte le varie macchine utensili con le relative trasmissioni, e all'esterno verso monte la motrice a vapore con fondazione in muratura.

Il locale della caldaia, attiguo all'officina, consta di un unico ambiente di m. 5,50 × 4, con una finestra e una porta nel muro verso monte, una porta di comunicazione col locale officine, e un altra porta nel muro verso il lago. Davanti a questo locale, verso lago, s'erge il camino in muratura dell'altezza di m. 22.00 e a poca distanza s'apre il pozzo d'alimentazione munito di un chiusino in pietra.

Una scala esterna in legno, lungo il muro a monte del fabbricato offina, stabilisce la comunicazione col sottotetto accessibile: questo è a capriate in legno e presenta una finestra nel muro verso monte. La copertura dell'edificio è a tegole piane.

Arona, li 22 giugno 1908.

Per l'impresa di navigazione sul lago Maggiore
L'Ispettore tecnico
ANGELO CAROSIO.

Per l'ufficio speciale per le ferrovie circolo di Milano:
CESARE BETTELONI.

Ordine di Servizio N. 274.

(Servizio VIII)

Concessione speciale XIV^a^.

(Vedi Ordine di Servizio N. 8-1905).

Nell'Elenco delle Società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV^a^ (Ordine di Servizio N. 8-1905), si deve aggiungere — nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle sedi — il seguente sodalizio:

Società Ginnastica « Unitas »	Lovere

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 275.

(Servizio II)

Quadro orario delle paghe e periodicità dei versamenti delle stazioni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 158 e Istruzione N. 7-1908).

In conseguenza della mutata giurisdizione e della istituzione di nuove sezioni di Mantenimento (Appendice all'Ordine Generale N. 13-1908, Bollettino Ufficiale n. 28) e della riconosciuta opportunità di adattare a speciali esigenze locali la esecuzione delle paghe al personale di Mantenimento delle linee

ex Meridionali, passate a costituire il Compartimento di Napoli, si è reso necessario di modificare in alcuni suoi particolari, pure mantenendone ferme le linee generali, il quadro-orario dei pagatori, annesso alla Istruzione N. 7-1908.

Similmente, a semplicazione delle operazioni contabili di parecchie stazioni meno importanti del Compartimento di Palermo, trovandosi utile di variare, nei riguardi delle stesse, la periodicità dei versamenti alla Cassa, viene modificato in parte l'elenco generale delle stazioni, pubblicato in fascicolo separato quale annesso all'Ordine di Servizio N. 158-1908.

A miglior regola del personale interessato si ripubblicano per intero le edizioni modificate dell'uno e dell'altro prospetto, in allegato al presente Ordine di Servizio, che richiama e conferma le disposizioni tutte del citato Ordine di Servizio N. 158 e dell'Istruzione N. 7-1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Periodicità dei versamenti alle Casse compartimentali

PERIODICITÀ DEI VERSAMENTI.

I. — I versamenti debbono essere inviati alla rispettiva Cassa Compartimentale, eccezione fatta per la stazione di Bologna e gli uffici e le Agenzie esistenti in detta città che li eseguiranno invece alla Cassa del Compartimento di Venezia, sedente in Bologna.

Transitoriamente, e cioè sino alla costituzione della Cassa di Reggio Calabria le stazioni del detto Compartimento continueranno a spedire i loro versamenti alla Cassa Compartimentale di Napoli.

II. — Le stazioni secondo la lettera di cui sono contrassegnate nella colonna 2 dell'annesso elenco dovranno effettuare l'invio del gruppo del loro versamento:

Ogni giorno se distinte colla lettera **A**

Due giorni (dispari) se distinte colla lettera **B**
e cioè nei giorni 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29 e ultimo del mese.

Due giorni (pari) se distinte colla lettera **C**
e cioè nei giorni 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28 ed ultimo del mese.

Cinque giorni se segnate colla lettera **D**
e cioè nei giorni 5, 10, 15, 20, 25 ed ultimo del mese.

Cinque giorni se segnate colla lettera **E**
e cioè nei giorni 6, 11, 16, 21, 26 ed ultimo del mese.

Quattro volte al mese se segnate colla lettera **F**
e cioè nei giorni 7, 15, 22 ed ultimo del mese.

In tutti tali versamenti saranno compresi gli incassi delle gestioni sino alle ore 18 del giorno immediatamente precedente a quello dell'invio del gruppo, fatta eccezione pei gruppi relativi agli introiti dell'*ultimo giorno di ogni mese* che dovranno comprendere gli incassi conseguiti sino alle ore 24, e che saranno quindi confezionati e spediti nel giorno 1 del successivo mese.

N. B. — I versamenti, per quanto concerne i *prodotti del traffico* debbono farsi in somma arrotondata alla lira; quindi senza frazioni. Qualora, nei versamenti stessi (prodotti del traffico), fossero comprese delle carte contabili dal cui cumulo scaturissero frazioni di lira, si dovrà arrotondare l'importo del versamento con l'aggiunta di tanta valuta spicciola (nichelio o bronzo) quanta ne occorrerà per formare un totale senza frazioni.

Per gli *introiti estranei al traffico* invece, dovendosi, mantenere il versamento nella sua integrità, nessun arrotondamento è da farsi.

Compartimento di Torino.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Abbiategrasso	A
Acqui	A
Agliano Castelnuovo Calcea	B
Airasca	D
Alba	A
Alessandria	A
Alessandria Agenzia	A
Alice Belcolle	E
Alpignano	C
Annone	D
Aosta	A
Arnaz	F
Asigliano	B
Asti	A
Avigliana	A
Bagnasco	C
Bagnolo Piemonte	E
Baldichieri Tigliole	D
Balzola	E
Balzola Martinetta	D
Bandito	F
Bardonecchia stazione	B
Barge	C
Bastia Mondovì	E
Beaulard	D
Beinette	B
Bergamasco	E
Bianzè	D
Bibiana	C
Bistagno	B
Borgofranco	E
Borgo Lavezzaro	C
Borgomanero	A
Borgone	B
Borgoratto	F
Borgo S. Dalmazzo	C
Borgo S. Martino	D
Borgosesia	B
Borgo Vercelli	E
Boves	D
Bra	A
Brandizzo	C
Bricherasio	E
Briona	F
Bruno	D
Buronzo	E
Busca	B
Bussoleno	A
Cairo Montenotte	C
Calamandrana	D
Calciavacca	F
Caltignaga	F
Caluso	B
Cambiano Santena	C
Campiglione Fenile	E
Candia Canavese	F
Candia Lomellina	D
Candiolo	E
Canelli	A
Cantalupo Castellazzo	B
Carisio	E
Carmagnola	C
Carrù	B
Casale Monferrato	A
Casale Popolo	C
Cassine	B
Castagnole Lanze	C
Castelalfero	B
Castel d'Agogna	F
Castellaro	F
Castellino Tanaro	D
Castelnuovo Belbo	E
Castelrosso	F
Cava Carbonara	D
Cavallerleone	F
Cavallermaggiore	C
Cengio	B
Centallo	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Cercenasco	F
Cervignasco	F
Cerro	E
Ceva	A
Chambave	E
Chatillon	B
Cherasco	C
Chieri	A
Chiomonte	D
Chivasso	A
Civalleri Canale	F
Collegno	A
Comignago	E
Condove	B
Corsico	C
Costigliole d'Asti	B
Costigliole (Motta di)	D
Costigliole Saluzzo	C
Crescentino	B
Cressa Fontaneto	C
Crusinallo	B
Cuneo	A
Cureggio	E
Dego	D
Donnaz	C
Fara	B
Farigliano	C
Felizzano	B
Ferrania	E
Ferrera Lomellina	D
Fontanetto Po	E
Fossano	A
Gaggiano	C
Gamalero	D
Gambolò Remondò	F
Garbagna	E
Garessio	B
Garlasco	C
Gattinara	B
Ghemme	C
Giarole	E
Gozzano	B
Gravellona Toce	C
Grignasco	B
Gropello Cairoli	C
Hône Bard	D
Incisa Belbo	B
Isola d'Asti	E
Ivrea	A
Lagnasco	D
Limone	C
Livorno Vercellese	B
Lomello	C
Luserna S. Giovanni	B
Maddalene	F
Madonna della Scala	F
Madonna del Pilone	F
Magenta	E
Manta	F
Margarita	F
Meana	D
Mede	C
Merana	F
Mercenasco	F
Modane stazione	A
Molini d'Isola	F
Mombaldone	F
Mombaruzzo	B
Momo	E
Moncalieri	D
Moncalvo	A
Monchiero Dogliani	C
Mondovì	A
Mongardino	E
Montalto Dora	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Montanaro	C	Oviglio	D	Racconigi	A
Montechiaro Denice	D	Ozzano Monferrato	C	Riva di Pinerolo	F
Montegrosso	B			Rive	F
Monticello Alba	E			Roasenda	D
Montjovet	F	Palazzolo Vercellese	E	Robbio	C
Morano sul Po	C	Palestro	D	Robilante	E
Moretta	D	Penango	F	Roccadebaldi	F
Mortara	A	Pertengo	B	Roccapietra	F
Mussotto	B	Pessione	E	Roccavione	D
		Pettenasco	D	Rocchetta Cairo	F
		Piana	E	Rocchetta Tanaro	B
Narzole	C	Pianfei	D	Rodallo	F
Neive	B	Piedimulera	C	Romagnano Sesia	A
Nichelino	F	Pieve Albignola	F	Rosta	F
Nicorvo	E	Piovetta	F		
Niella	D	Pinerolo	A		
Nizza Monferrato	A	Piscina	B		
None	C	Pogliola	E	S. Ambrogio	C
Novara	A	Ponti	D	S. Antonino	B
Nucetto	E	Pont S. Martin	C	S. Benigno al Grana	F
Nus	B	Ponzana	E	S. Damiano d'Asti	A
		Porta Comaro	D	S. Germano Vercellese	C
		Pratosesia	F	S. Giorgio Casale	D
Olevano	D	Priola	E	S. Giuseppe di Cairo	B
Omegna	C			S. Marcel	E
Ormea	B			S. Marzanotto	D
Ornavasso	E	Quarona	B	S. Marzanotto Rivi	E
Orta Miasino	C	Quart Villefranche	D	S. Silvestro	F
Oulx	B	Quincinotto	E	S. Stefano Belbo	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
S. Vincent	B
S. Vittoria	C
Salbertrand	D
Sale Langhe	E
Saliceto	B
Saluggia	D
Saluzzo	A
Santrè	E
Sangone	C
Sannazzaro	B
Santhià	A
Santuario	D
Sartirana	C
Savigliano	A
Savona Letimbro	A
Savona Marittima	A
Scalenghe	E
Sella - posto telegrafico	D
Serralunga Cereseto	B
Settimo	A
Sezzè	E
Sizzano	F
Solero	D
Sommariva del Bosco	C
Spigno	B
Strambino	C
Strevi	B
Suno	F
Susa	A

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Tarantasca	F
Tavagnasco Settimo	E
Terranova	D
Terzo	E
Tonco Altiano	C
Torino Agenzia Cook	5.15
Torino Agenzia di Città	A
Torino Biglietteria militare	B
Torino Dora	A
Torino P. Nuova	A
Torino P. Susa	A
Torino scalo P. d'Armi	A
Torino scalo P. N.	A
Torino smistamento scalo	A
Torrazza di Verolengo	D
Torreberetti	C
Torre Pellice	B
Torre S. Giorgio	F
Trappa	E
Trecate	C
Trino Vercellese	B
Trofarello	D
Tromello	C
Tronzano	E
Valduggia	F
Valenza	A

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Valle	B
Valmadonna	D
Vanzone Isolella	F
Varallo Sesia	A
Vercelli	A
Vernante	E
Verolengo	D
Verrès	C
Verzuolo	B
Vespolate	E
Vievola	C
Vigevano	A
Vigliano d'Asti	F
Vignale	D
Vigone	B
Villadossola	A
Villafalletto	E
Villafranca d'Asti	C
Villafranca Piemonte	B
Villanova d'Ardenghi	F
Villanova d'Asti	C
Villanova Solaro	D
Villastellone	B
Vinzaglio Torrione	F
Vittuone	C
Vogogna	E
Zinasco	D

Compartimento di Milano

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Abbadia	F	Brenna Alzate	F	Calstelnuovo di Verona	C
Acquanegra Cremonese	E	Brescia	A	Cavaria Oggiona	D
Albate Camerlata	F	Brescia Agenzia Città	F	Cava Tigozzi	F
Albate Trecallo	F	Busto Arsizio	A	Cernusco-Merate	B
Albizzate	B			Chiari	A
Alseno	D	Cadeo	F	Chiasso (merci)	A
Anzano del Parco	E	Calcio	D	Chiasso (biglietti)	A
Arcore	B	Calolzio Olginate	B	Chiasso Ag. Doganale	A
Ardenno Masino	F	Calusco	C	Chiavenna	A
Arona	A	Calvisano	F	Chiavenna Hôtel Corradi	F
Asola	D	Camnago	B	Cisano-Caprino Bergamasco	B
		Canneto sull'Oglio	F	Coccaglio	F
		Cantù	C	Codogno	A
Bagnolo Mella	E	Cantù Asnago	B	Colico	C
Baveno	C	Capriolo	F	Colorno	B
Belgirate	D	Caravaggio	C	Como Lago	A
Bellano	B	Carimate	E	Como San Giovanni	A
Bellinzago	F	Casalbuttano	B	Cosio Traona	F
Bergamo	A	Casaletto-Vaprio	F	Crema	A
Bergamo Agenzia	F	Casalmaggiore	C	Cremona	A
Besnate	E	Casalpusterlengo	B	Crugnola Cimbro	E
Besozzo	C	Casletto Rogeno	F	Cucciago	D
Beura	D	Cassano d'Adda	A	Cuzzago	F
Borgo S. Donnino	A	Castelguelfo	C		
Borgosatollo	F	Castelleone	B		
Borgo Ticino	E	Castelletto Ticino	C	Delebio	F
Bozzolo	C	Castellucchio	B	Dervio	F

STAZIONI 1	Periedicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Desenzano	A	Lesmo	F	Milano Centrale	A
Desio	C	Lierna	F	Milano Celeri	A
Domodossola	A	Limito	B	Milano Lambrate	A
Dorio	F	Lissone Muggiò	A	Milano Dir. Compar.	C
		Lodi	A	Milano Hôtel Cavour	15.31
		Lonato	C	Milano Hôtel Ville	15.31
Fiorenzuola	A	Luino	A	Milano Palace Hôtel	15.31
Fiumelatte	F	Luino Ag. Doganale	15.31	Milano Porta Garibaldi	A
				Milano Porta Romana	A
				Milano Porta Sempione	A
		Maccagno	B	Milano Porta Ticinese	A
Gallarate	A	Macherio	B	Mojana	F
Gazzada	B	Maggianico	F	Molteno	E
Gazzo-Pieve S. Giacomo	E	Mandello Tonzanico	D	Montirone	F
Ghedi	F	Manerbio	C	Monza	A
Gorlago	C	Mapello Ambivere	E	Morbegno	C
Grumello del Monte	B	Marcaria	D	Morengo	F
		Meina	B	Musocco	F
		Melegnano	C		
		Melzo	A		
Iselle di Trasquera	F	Mergozzo	E	Novate Mezzola	F
Ispra	C	Merone Ponte Nuovo	B		
		Milano Agenzia Città	B	Oggiono	B
		Milano Agenzia Cook	5.15	Olcio	F
Laveno Mombello	A	Milano Agenzia Gondrand G. V. E.	A	Oleggio	A
Lecco	A	Milano Ag. Sommariva	D	Olgiate Molgora	C
Leggiuno Monvalle	B			Olmeneta	D
Legnano	A	Milano Agenzie Doganali	15.31	Osnago	F
Lesa	C	Milano Ag. W. Lits	A	Ospitaletto Bresciano	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Paderno d'Adda . . .	E
Palazzolo sull'Oglio . .	A
Pallanza Fondo Toce .	C
Parabiago	B
Paratico Sarnico . . .	A
Perledo Varenna . . .	D
Peschiera	C
Piacenza.	A
Piadena	B
Pino Tronzano . . .	B
Piona	F
Pizzighettone	C
Pombia	E
Pontenure	F
Ponte S. Marco . . .	F
Ponte S. Pietro Locate.	B
Pontida	F
Porto Valtravaglia . .	C
Porto Varallo Pombia .	D
Preglia	F
Premosello	B
Regoledo	F
Remedello sopra . . .	F
Remedello sotto . . .	F
Rezzato	A
Rho	A
Robecco-Pontevico . .	C
Rogoredo	A
Romano	A
Rovato	B
Sala al Barro-Galbiato .	F
Samolaco	F
S. Giano	F
S. Giovanni in Croce .	C
S. Martino della Battaglia	F
S. Pietro Berbenno . .	F
S. Stefano al Corno . .	F
S. Zeno-Folzano . . .	F
Secugnago	B
Seregno	A
Seriate	C
Sesto Calende	A
Sesto S. Giovanni . .	A
Sommacampagna Sona.	F
Somma Lombardo . .	B
Sondrio	A
Sondrio Hotel de la Poste	F
Soresina	C
Stresa	B
Taino Angera	E
Tavazzano	F
Ternate-Varano Borghi	C
Terno	F
Torre de' Picenardi . .	F
Torrile S. Polo . . .	F
Treviglio	A
Usmate Carnate . . .	B
Valmadrera	C
Vanzago.	B
Varallo Pombia . . .	E
Varese	A
Varzo	F
Verdello	C
Vergiate.	D
Verolanuova	C
Viadana Bresciana . .	F
Vidalengo	F
Villetta Malagnino . .	F
Visano	E
Vogogna (Fermata) . .	F

Compartimento di Genova

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Acquasanta	D
Alassio	A
Albenga	B
Albissola Capo . . .	C
Andora	E
Arena Po	D
Arenzano	B
Arquata Scrivia . . .	C
Barbianello	E
Belgioioso	D
Bergeggi	F
Bogliasco	F
Bolzaneto	A
Bonassola	E
Bordighera	A
Borghetto S. Spirito .	F
Borgio Verezzi . . .	D
Borzoli	E
Bressana Argine . . .	B
Bressana Bottarone . .	D
Broni	A
Busalla	A
Camogli	C
Campoligure	B
Casteggio	A
Castel S. Giovanni . .	A
Cava Manara	E
Cavi	F
Celle	C
Ceriale	B
Certosa	D
Cervo S. Bartolomeo .	E
Chiavari	A
Chignolo Po	C
Cogoleto	B
Corniglia	D
Cornigliano	F
Corteolona	C
Deiva	E
Diano Marina	B
Finalmarina	A
Framura	D
Frugarolo	C
Genova Ag. Gondrand .	A
Genova Ag. Città . .	B
Genova Bigliet. militare	E
Genova Principe . . .	A
Genova P. B.	A
Genova P. C.	C
Genova Porto	A
Genova P. P.	A
Genova Uffici abbon.ti .	E
Granara	D
Isola del Cantone . . .	E
Laigueglia	D
Lavagna	B
Levanto	C
Loano	B
Locate Triulzi . . .	C
Lungavilla	B
Manarola	F
Mele	E
Mignanego	E
Miradolo	F
Molare	C
Moneglia	E

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Monterosso	B	Quinto al Mare	B	Serravalle Scrivia	A
Motta S. Damiano	D			Sestri Levante	A
				Sestri Ponente	A
				Sori	B
Nervi	A	Rapallo	A	Spinetta	E
Noli	C	Recco	A	Spotorno	D
Novi Ligure	A	Riomaggiore	C	Stradella	A
		Rivalta Scrivia	F	Sturla	F
		Riva Trigoso	B		
Oneglia	E	Rivarolo Ligure	A		
Ospedaletti Ligure	B	Ronco	C		
Ospedaletto Lodigiano	D	Rossiglione	B	Taggia	C
Ovada	A	Rottofreno	C	Tortona	A
Pavia	A				
Pegli	A	S. Benigno Calate	A	Vado	B
Pietraligure	C	S. Giuletta	E	Vallecrosia	E
Pieve di Sori	E	S. Giuliano Piemonte	D	Varazze	A
Pinarolo Po	D	S. Limbania	A	Varigotti	D
Pontecurone	B	S. Lorenzo al Mare	F	Ventimiglia	A
Pontedecimo	A	S. Margherita Ligure	A	Vernazza	F
Porto Maurizio	A	S. Nicolò	E	Villamaggiore	E
Pozzolo Formigaro	C	S. Pier d'Arena	A	Visone	D
Pra	A	S. Pier d'Arena fermate	A	Voghera	A
Prasco Cremolino	E	S. Quirico	D	Voltri	A
		S. Remo	A		
		S. Stefano Riva Ligure	E		
Quarto	D	Sarmato	D	Zoagli	E

Compartimento di Venezia.

STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2	1	2	1	2
Abano	F	Carpi	A	Domegliara	B
Adria	A	Casarsa	A	Dossobuono	F
Ala	A	Castagnaro	F	Duevillo	E
Ala Agenzia doganale	F	Castel d'Ario	E		
Alano Fener Valdobb.ne	B	Castelfranco Veneto	A		
Albaredo	D	Castelmaggiore	D	Este	C
Arquà	E	Cavanella d'Adige	F		
		Cavazzale	E		
		Ceggia	D		
Badia	A	Ceraino	F	Fagarè	D
Bagni di Caldiero	F	Cerea	C	Feltre	A
Baricetta	F	Ceregnano	F	Ferrara	A
Bassano Veneto	A	Cesio Busche	E	Fontaniva	D
Battaglia	C	Chioggia	B	Fossetta	F
Belluno	A	Chiusaforte	D	Fratta	B
Bevilacqua	F	Cittadella	A		
Bonferraro	F	Codroipo	A		
Borgoforte	F	Conegliano	A		
Bovolone	D	Cormons stazione	C	Galliera	D
Brondolo	F	Cornuda	B	Gazzo di Bigarello	F
Buttrio	F	Corticella	F	Gemona-Ospedaletto	A
		Costa	F	Gonzaga-Reggiolo	C
				Gorgo	E
Caldiero	B				
Campodarsego	E				
Camposampiero	D	Dogna	F	Isola della Scala	B
Carmignano di Brenta	A	Dolo	C	Istrana	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Lama	D	Oderzo	B	Quero-Vas	F
Lancenigo	F	Ospedaletto Euganeo	F		
Legnago	A				
Lendinara	B			Reana del Roiale	F
Lerino	F			Resiutta	D
Lisiera	F			Rolo Novi	C
Lonigo	A	Padova	A	Rosà	E
Loreo	C	Padova Agenzia M.	A	Rosolina	F
		Paese	D	Rossano Veneto	D
		Parona all'Adige	C	Roverbella	E
Magnano Artegna	B	Pasian Schiavonesco	B	Rovigo	A
Mantova	A	Paviole	F		
Marano	C	Pederobba Molinetto	F		
Meolo	E	Peri	C		
Mestre	A	Pescantina	F	Sacile	A
Mestrino	F	Pianzano	E	Saletto	F
Moggio	B	Poggio Renatico	B	Sambonifacio	B
Mogliano	C	Pojana di Granfion	C	Sanguinetto	E
Monselice	B	Polesella	B	S. Antonio Mantovano	C
Montagnana	C	Pontebba	A	S. Biagio di Callalta	F
Montebello	B	Pontebba Agenzia dog.	F	S. Donà di Piave	B
Montebelluna	C	Ponte Borgoforte	F	S. Elena Este	C
Montegrotto	F	Ponte di Brenta	F	S. Giorgio della Richinv.	F
Motta di Livènza	B	Ponte di Piave	C	S. Giorgio delle Pertiche	D
Mozzecane	F	Pontelagoscuro	A	S. Giorgio di Piano	B
		Pordenone	A	S. Giovanni Manzano	F
		Portogruaro	B	S. Giustina	E
		Postioma	F	S. Maria Maddalena	F
Nogara	C	Preganziol	F	S. Martino Buonalbergo	C

STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2	1	2	1	2
S. Martino di Lupari .	F	Tavernelle	A	Venezia Agenzia Hamburg-Amerika linie .	A
S. Michele del Quarto.	F	Thiene	A	Venezia Hotel Danieli.	C
S. Pietro in Casale . .	A	Trevignano Signoressa.	F	Venezia S. Basilio . .	A
S. Pietro in Gù . . .	E	Treviso	A	Venzone.	F
S. Stino di Livenza. .	F	Tricesimo	D	Verona Porta Nuova .	A
S. Vito al Tagliamento	C			Verona Porta Vescovo	A
Schio	A			Verona Agenzia di Città	B
Sedico Bribano . . .	B	Udine.	A	Verona Agenzia doganale	A
Sesto-Cordovado. . .	D	Udine Agenzia doganale	F	Vicenza	A
Soliera	F			Vigasio	F
Spilimbergo.	A			Vigodarzere	A
Spresiano	C			Villa Bartolomea. . .	F
Stanghella	E	Vago Zevio.	F	Villa del Conte . . .	E
Stazione per la Carnia.	A	Valvasone	F	Villafranca di Verona.	C
Susegana	B	Venezia Marittima . .	A		
Suzzara	C	Venezia S. Lucia. . .	A		
		Venezia Agenzia Cook.	5.15		
		Venezia Agenzia Rialto	A		
Tarcento.	B	Venezia Agenzia San Marco.	A		

Compartimento di Firenze.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Altopascio	B
Arbia	D
Arcola	E
Arezzo	A
Asciano	D
Aulla	C
Avenza	A
Bagni della Porretta	B
Bagni di Lucca	C
Bagni di Montecatini	B
Bagni di S. Giuliano	C
Berceto	E
Bibbona Casale	F
Bolgheri	F
Bologna *	A
Bologna Agenzia Città *	B
Bologna Biglietteria Militare *	C
Bologna Gestione Abb. *	A
Borgo a Buggiano	B
Borgo a Mozzano	C
Borgo Panigale	B
Borgo S. Lorenzo	C
Borgotaro	B
Brisighella	D
Bucine	F
Caldine	F
Calenzano	F
Campiglia Marittima	A
Camposanto	E
Caprigliola Albiano	B
Carmignano	C
Carrara	B
Casalecchio di Reno	B
Cascina	C
Casino di Terra	D
Castagneto Marittimo	B
Castelfiorentino	A
Castelfranco d'Emilia	A
Castellina in Chianti	E
Castello	F
Castelnuovo Berardenga	D
Castiglion del Lago	E
Castiglion Fiorentino	C
Cecina	A
Certaldo	B
Chianciano	D
Chiusi	B
Citerna Taro	E
Collecchio	B
Colle Salvetti	C
Compiobbi	F
Corbezzi	F
Cortona	C
Crespino	F
Crevalcore	B
Diecimo Pescaglia	F
Empoli	A
Fantino Palazzuolo	F
Fauglia	C
Figline	B
Filattiera	D
Firenze Campo di Marte	A
Firenze P. al Prato	A
Firenze S. M. N.	A
Firenze Controllo Prodotti	F
Firenze Agenzia Città	C
Firenze Agenzia Cook	5.15
Firenze Agenzia Humbert	A
Firenze Agenzia Viagg.	A
Fognano	F
Follonica	A

* Versano alla Cassa di Bologna.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Fornello	F
Fornovo	B
Frassineto	F
Gavorrano	C
Giuncarico	B
Granaiolo	C
Grondola Guinadi . .	E
Grosseto	A
Incisa	B
Indicatore	F
La Rotta	D
Laterina	F
Lavino	E
Lesignano di Palmia .	D
Licciana Terrarossa .	F
Livorno Marittima . .	A
Livorno Torretta . .	A
Livorno S. Marco . .	A
Lucca	A
Lucignano	C
Luni	F

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Marradi	B
Marzabotto	C
Massa	A
Massarosa	E
Migliarino Pisano . .	D
Mirandola	E
Modena	A
Molino del Pallone . .	F
Montale Agliana . . .	B
Monte Amiata	A
Monte Antico	D
Montecarlo S. Salvatore	F
Montelupo	C
Montepescali	B
Montepulciano	A
Montevarchi	C
Montorsoli	F
Navacchio	E
Nozzano	D
Orciano	D
Ostia	E
Ozzano Taro	F
Paganico	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Panicaglia	F
Panicale	E
Parma	A
Pescia	A
Piaggione	E
Pietrasanta	A
Pieve Monsummano .	C
Piombino	A
Pioppe di Salvaro . .	D
Pisa Centrale	A
Pisa P. Fiorentina . .	C
Pisa P. N.	C
Pistoia	A
Piteccio	F
Poggibonsi	A
Poggio all'Agnello . .	E
Poggio Rusco	B
Pontassieve	C
Ponte a Elsa	B
Ponte a Moriano . . .	C
Pontedera	A
Ponte Ginori	F
Ponticino	F
Pontremoli	A
Ponzano Magra . . .	F
Porcari	F
Porto Vecchio Piombino	A
Pracchia	A
Prato	A

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Rapolano	D	S. Ilario d'Enza	B	Spezia Scalo Maritt.	A
Reggio d'Emilia	A	S. Martino in Gattara	F	Sticciano	E
Rifredi	B	S. Miniato Fucecchio	C		
Rignano sull'Arno	C	S. Piero a Sieve	B		
Rigoli	F	S. Pietro a Vico	C	Tassignano	A
Riola	E	S. Romano-Montopoli	B	Tavernelle d'Emilia	E
Ripafratta	F	S. Stefano di Magra	F	Terontola	B
Riparbella	B	S. Vincenzo	C	Torre del Lago	E
Roccastrada	C	Samoggia	B	Torrenieri Montalcino	C
Ronta	F	Santa Luce	D	Torrita	B
Rosignano-Castellina	B	Sarzana	A		
Rubiera	C	Sasso	C		
		Scarlino	E	Vada	C
		Seravezza	A	Vaglia	D
S. Angelo Cinigiano	B	Serravalle Pistoiese	F	Vaioni	F
S. Cassiano	F	Sesto Fiorentino	B	Valmozzola	E
S. Donnino	F	Sieci	D	Vergato	B
S. Ellero	C	Siena	A	Vezzano	E
S. Felice sul Panaro	B	Signa	A	Viareggio	A
S. Frediano a Settimo	F	Sinalunga	C	Vicofertile	C
S. Giovanni d'Asso	E	Solignano	E	Vignale-Riotorto	D
S. Giovanni in Persiceto	C	Spezia	A	Villafranca Bagnone	B
S. Giovanni Valdarno	A	Spezia Biglietteria Mil.*	A	Volterra	A

* Eseguisce il versamento a Spezia stazione.

Compartimento di Roma.

STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2	1	2	1	2
Aielli	F	Cansano	E	Civita Lavinia	E
Alanno	D	Capalbio	D	Civitavecchia	A
Albegna	B	Capistrello	C	Civitella Roveto	D
Alberese	E	Cappelle-Magliano	B	Cocullo	F
Alfedena Scontrone	C	Capriati a Volturno	B	Collarmele	F
Allerona	F	Carovilli Agnone	B	Colli di Monte Bove	F
Alviano	F	Carpinone	C	Cori	B
Anagni	A	Carrito-Ortona	F	Corneto	C
Anversa-Scanno	E	Carsoli	B		
Aquino Castrocielo Pon.	B	Cassino	A		
Arce	C	Castel di Sangro	C		
Arpino	B	Castel Madama	F	Fara Sabina	B
Arsoli	D	Castiglione in Teverina.	D	Ferentino-Supino	C
Artena Valmontone	C	Ceccano	A	Ficulle	B
Attigliano	B	Cecchina	B	Fiumicino	C
Avezzano	A	Celano	C	Fontana Liri	F
		Ceprano	A	Frascati	A
		Cerchio	E	Frasso	F
		Cervara di Roma	F	Frosinone	A
Bagni	F	Chiarone.	E	Furbara	D
Balsorano	E	Chieti	A		
Bassano in Teverina	F	Ciampino	D		
Bugnara	F	Cineto Romano	E		
Bussi	B	Cisterna	D	Gallese	E
		Città della Pieve	E	Giulianello-Roccamass.	D
		Civita Castellana	C	Goriano Sicoli	F
Campo di Giove	D	Civita d'Antino Morino	D	Grotte S. Stefano	F

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Isernia	A
Isola Liri	B
Isoletta	C
Labico	F
Ladispoli	E
Lunghezza	F
Maccarese	E
Magliana	D
Mandela	C
Manoppello	D
Montalto di Castro	B
Monte Celio S. Angelo	C
Monte Compatri Colonna	E
Montefiascone	B
Montenero Valcocchiara	F
Monteroduni Macchia	D
Monterotondo	C
Morolo	E
Narni	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Nera Montoro	
Norma Ninfa	F
Ontanese	D
Orbetello	A
Orte	C
Orvieto	A
Palena	B
Palestrina	C
Palidoro	E
Palo	B
Palombara Marcellina	D
Pavona	F
Pentima	C
Pereto	F
Pescina	C
Pescolanciano Chiauci	C
Pettoranello	D
Pettorano sul Gizio	C
Piperno	B
Pofi Castro	C
Poggio Mirteto	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Ponte Galera	C
Popoli	B
Portonaccio	F
Pratola Peligna	C
Presenzano	E
Prezza	F
Riofreddo	F
Rispescia raddoppio	E
Rivisondoli-Pescocost.	B
Roccaraso	D
Rocca Ravindola	C
Roccasecca	A
Roma Agenzia Chiari Sommariva	C
Roma Ag. Cook Combinabili	5.15
Roma Ag. Cook P. Spagna	5.15
Roma Ag. Cook P. T.	5.15
Roma Hotel Excelsior	D
Roma Agenzia Roesler Franz	D
Roma Biglietteria milit.	B
Roma Impresa Carfagnini	E
Roma Porta Maggiore	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Roma S. Paolo . . .	A
Roma Soc. R. T. P. Venezia	D
Roma Soc. Wagons Lits.	E
Roma Termini . . .	A
Roma id. Scalo . . .	A
Roma Trastevere . .	A
Roma Tuscolana. . .	B
Roma Agenzia Movimento Forestieri . .	A
Roviano	F
S. Agapito Longano .	B
Salone	F
S. Ilario Sangro . . .	D
S. Marinella	E
S. Pietro Avellana . .	D
Sante Marie	F
S. Severa	E
S. Valentino Caramanico.	A
S. Vincenzo Valle Roveto	E
Scurcola-Marsicana. .	F
Segni Paliano. . . .	A
Sermoneta-Bassiano .	C
Sessano Civitanova. .	B
Sette Bagni	E
Sezze-Romano . . .	C
Sgurgola.	B
Sipicciano	F
Sonnino	C
Sora	A
Stimigliano.	B
Sulmona.	A
Sulmona Introdacqua .	B
Tagliacozzo.	C
Talamone	D
Terracina	A
Tivoli.	B
Tocco Castiglione . .	C
Torre dei Passeri . .	B
Valmontone	C
Vastogirardi	E
Velletri	A
Venafro	B
Vicovaro	F
Viterbo P. Fiorentina .	B
Zagarolo.	B

Compartimento di Ancona.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Acciano	F
Acqualagna.	D
Acquaviva M. . . .	F
Albacina.	D
Alfonsine	C
Ancona	A
Ancona Porto. . . .	A
Antrodoco Borgo Velino	C
Apricena.	B
Aquila degli Abruzzi .	A
Argenta.	C
Ascoli P.	A
Assisi.	B
Atri Mutignano . . .	C
Bagnacavallo	B
Bastia	C
Beffi	F
Bellaria	F
Bellante Ripattoni . .	F
Bellisio Solfare . . .	B
Cagli	E
Campello sul Clitunno .	E
Campomarino	C
Canneto Marche . . .	F
Casalbordino . . .	B
Castelbolognese . . .	C
Castel Ferretti . . .	F
Castellalto Canzano . .	F
Castellamare Adriatico.	A
Castelplanio Cupram. .	B
Castelraimondo Camer.	C
Castel S. Angelo. . .	F
Castel S. Pietro d'Em.	D
Cattolica S. Giovanni .	B
Cerreto d'Esi	F
Cervia	C
Cesena	A
Cesenatico	E
Chiaravalle	B
Chieuti Serracapriola .	C
Cittaducale	F
Classe	D
Conselice	F
Contigliano	B
Cupra Marittima. . .	B
Ellera	E
Fabriano	A
Faenza	A
Fagnano Campana . .	F
Falconara Marittima .	B
Fano	A
Fermignano	D
Foligno	A
Fontecchio	F
Forli	A
Forlimpopoli	C
Fossacesia	B
Fossato	C
Francavilla a Mare . .	B
Frontone.	F
Gambettola.	F
Giulianova	C
Giuncano	F
Glorie.	F
Godo	F
Greccio	F
Grottamare.	B
Gualdo Tadino. . . .	
Imola	A
Jesi	A

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Lavezzola	E	Morrovalle Monte S. G.	E	Portomaggiore . . .	A
Lebba	F	Mosciano S. Angelo .	D	Portorecanati	C
Loreto	B	Motta di Foggia . . .	F	Porto S. Giorgio . . .	A
Lugo	A	Nocera Umbra . . .	B	Potenza Picena . . .	D
		Notaresco	F		
				Quaderna	F
Macerata	A	Offida Castel di Lama .	C		
Magione	B	Ortona	B	Raiano	F
Marino del Tronto . .	F	Osimo Castelfidardo . .	C	Ravenna. . , . . .	A
Marmore.	F			Riccione	E
Massalombarda . . .	C			Rieti	A
Matelica	B	Paganica.	D	Rimini	A
Melano Marischio. . .	E	Passignano	F	Ripalta	F
Mezzano	F	Pausula	B	Rocca di Corno . . .	F
Mirandola Ozzano . .	F	Pedaso	E	Rocca di Fondi . . .	F
Molina	D	Pergola	C	Russi	B
Mondolfo Marotta . .	C	Perugia	A		
Monsampolo del Tronto	F	Perugia Agenzia . . .	D		
Montecarotto	F	Pesaro	A	Sambened. del Tronto	A
Montecosaro	F	Pescara	B	S. Agata sul Santerno.	F
Montemarciano . . .	F	Piediluco.	F	S. Arcang. di Romagna	C
Montenero	B	Poggio Imperiale . .	C	S. Biagio	F
Montepagano Rosburgo	C	Pole Piobbico	F	S. Demetrio de' Vestini	B
Monteprandone . . .	F	Pollenza	E	S. Elpidio a Mare . .	C
Monterosso Marche . .	F	Ponte S. Giovanni . .	A	S. Patrizio	F
Montesanto	B	Portocivitanova . . .	B	S. Salvo	D
Montesilvano	C	Porto d'Ascoli	F	S. Severino Marche. .	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
S. Severo	A	Spinetoli Colli . . .	F	Tuoro	F
S. Vito Lanciano . .	A	Spoleto	A		
Sassa Tornimparte . .	C	Stroncone	F		
Sassoferrato Arcevia .	E			Urbania	E
Savignano di Romagna	B			Urbino	C
Savio.	F	Teramo	A	Urbisaglia	E
Sella di Corno. . . .	F	Termoli	A		
Senigallia	A	Terni.	A	Varano	F
Serra S. Quirico . .	E	Tolentino	C	Vasto.	A
Silvi	F	Torino di Sangro . .	A	Vigliano.	F
Solarolo	F	Tortoreto Nereto. . .	B	Viserba	F
Spello.	D	Trevi.	C	Voltana	F

Compartimento di Napoli.

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Acerra	B
Acquatetta	E
Acquaviva delle Fonti	C
Albano di Lucania	B
Alezio	C
Altamura	A
Altavilla Irpina	D
Amendola	B
Amorosi	C
Angri	B
Apice S. Arcangelo	C
Aquilonia	E
Ariano di Puglia	A
Ascoli Satriano	B
Atena	
Auletta	D
Avellino	A
Aversa	B
Avetrana	E
Avigliano	D
Bagnoli Irpino	C
Bagnolo del Salento	E
Balvano Ricigliano	B
Baragiano	C
Baranello	C
Bari	A
Barile	B
Barletta	A
Baronissi	D
Battipaglia	A
Bella Muro	C
Benevento	E
Benevento Porta Rufina	D
Bernalda	B
Bisceglie	C
Bitetto Palo del Colle	B
Boiano	A
Bonefro S. Croce	E
Boscoreale	C
Bovino	D
Brindisi	C
Brindisi Porto	E
Brindisi di Montagna	D
Buccino	A
Cairano	B
Cajanello Vairano	D
Calciano-Tricarico	C
Calitri-Pescopagano	A
Campi Salentina	B
Campobasso	C
Campochiaro	D
Campolattaro	B
Campolieto-Monacilioni	A
Campomaggiore Pietrapertosa	A
Cancello	E
Candela	C
Candida	C
Canne	E
Canosa di Puglia	B
Cantalupo del Sannio e Macchiagodena	D
Capua	C
Carinola	D
Carmiano Magliano	B
Carovigno	E
Casacalenda Guardialfiera	C
Casalbuono	D
Casalduni Ponte	B
Casale d'Altamura	E
Casalnuovo	D
Cascano	E
Caserta	A
Casoria Afragola	A
Cassano Irpino	E
Castelfranci	D

STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2
Castel Lagopesole	C
Castellammare Stabia	E
Castellammare Porto	D
Castellaneta	B
Castel S. Giorgio	C
Cava dei Tirreni	E
Cellole Fasani	D
Cerignola	A
Cerignola Città	A
Cervaro	E
Chianche	D
Chiatona	E
Cisternino	D
Codola	B
Contursi	C
Conza-Andretta	B
Copertino	B
Corigliano d'Otranto	C
Eboli-Campagna	A
Erchie-Torre S. Susan.	E
Fasano	B
Ferrandina Pomarico M.	C
Fisciano	D
Foggia	A
Fontanarosa	B
Forenza	E
Formia	B
Fragneto Monforte	E
Francavilla Fontana	C
Frasso Telesino Dugenta	D
Frattamaggiore Grumo	A
Fratte	E
Gaeta Elena	A
Galatina	B
Galatone	D
Galdo	E
Gallipoli	C
Galugnano	D
Giardinetto Troia	D
Ginosa	E
Gioia del Colle	C
Giovinazzo	B
Gragnano	C
Grassano Garaguso	B
Gravina	C
Grottaglie	C
Grumo Appula	B
Guagnano	D
Guardiaregia	D
Guglionesi Portocann.	C
Incoronata	E
Lagonegro	B
Lapio	D
Larino	C
Latiano	B
Lecce	A
Lioni	C
Lucera	B
Lunara	F
Luogosano S. Mango	C
Maddaloni Inf.	A
Maddaloni Sup.	A
Maglie	A
Maiorisi	F
Manduria	B
Manfredonia	C
Marcianise	B
Margherita di Savoia	C
Marigliano	B
Massafra	E
Matrice Montagano	B
Melfi	C
Mercato S. Severino	B
Mesagne	C
Metaponto	B
Mignano	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Minervino Murge	B
Minturno	C
Modugno	E
Mola di Bari	C
Molfetta	A
Monopoli	B
Montaguto Panni	C
Montecalvo Buonalber.	C
Montecorvino	D
Montefalcione	B
Montejasi Montemesola	E
Montella	C
Montemarano	D
Montemiletto	E
Monteroni di Lecce	D
Montesano	B
Monteverde	D
Monticchio	D
Montoro	D
Morcone	C
Morra Irpino	D
Napoli Agen. Cook	5.15
Napoli Agen. Grimaldi. (S. Brigida)	B
Napoli Agen. Grimaldi (Succursale)	E

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Napoli Biglietteria Militare	B
Napoli Centrale	A
Napoli Porto Scalo M.	D
Napoli Porto Scalo Maritt. M. A.	E
Nardò Centrale	C
Nardò Città	B
Nocera dei Pagani	A
Nocera Superiore	E
Noicattaro	C
Nola	B
Novoli	C
Nusco	E
Ofantino	D
Ordona	B
Oria	C
Orsara di Puglia	B
Ortanova	C
Ostuni	B
Otranto	D
Ottajano	E
Padula	C
Paduli	E
Pagani	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Palagianello	D
Palagiano Mottola	E
Palazzo San Gervasio Montemilone	B
Palma S. Gennaro	C
Parolise-Candida	E
Paternopoli	B
Pellezzano	E
Persano	C
Pescolamazza	B
Petina	D
Picerno	C
Pietra Elcina	B
Pietragalla	C
Pignataro	E
Pisticci	B
Poggiorsini Gravina	D
Polignano a Mare	C
Polla	B
Pompei	E
Pontecagnano	C
Pontelandolfo	D
Ponte S. Cono	E
Portici	E
Potenza Inferiore	A
Potenza Superiore	B
Prata-Pratola	B
Rapolla Lavello	E

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Rapone-Ruvo	F	S. Vito d'Otranto . .	B	Telese Cerreto . . .	B
Riardo	D	Sala Consilina	C	Terzigno.	E
Rionero Atella Ripac. .	A	Salandra Grottole . .	B	Tito	E
Ripabottoni S. Elia . .	B	Salerno	E	Tora Presenzano . . .	D
Ripalimosani	C	Salice Veglie	D	Torre Ann. Centrale .	A
Rocca d'Evandro. . .	B	Salza Irpina	E	Torre Ann. Città . .	E
Rocchetta S. Ant. . .	C	Sannicola	E	Torre Ann. Maritt. . .	D
Romagnano Vietri . .	B	Santeramo	C	Torre del Greco . . .	B
		Sarno.	C	Trani	A
S. Angelo dei Lombardi.		Sassano–Teggiano . .	D	Trepuzzi.	C
S. Angelo in Grotte. .	D	Sava	D	Trinitapoli	B
S. Antimo S. Arpino .	A	Savignano Greci . . .	B	Trivigno.	C
S. Basilio Mottola . .	E	Scafati	B	Tufo	E
S. Cesario di Lecce. .	D	Sepino	C	Tuturano	D
		Serino	E		
SS. Cosma e Damiano Castelforte	B	Sessa Aurunca . . .	B		
S. Croce del Sannio. .	E	Sicignano	C	Ururi Rotella	B
S. Donato di Lecce. .	D	Soleto	D		
S. Giovanni a Teduccio.	E	Solofra	B	Vaglio di Basilicata. .	B
S. Giuliano del Sannio.	D	Solopaca.	C	Valle di Maddaloni . .	D
S. Giuseppe d'Ottajano	E	Sparanise	A	Valle di Pompei . . .	E
S. Lorenzo Maggiore .	D	Spinazzola	B	Valsacco.	C
S. Maria C. V. . . .	C	Squinzano	C	Venosa	B
S. Martino in Pensilis.	B	Sternatia.	E	Vietri sul Mare . . .	C
S. Massimo.	D	Surbo.	D	Villa Inglese	E
S. Nicola di Melfi . .	E			Vinchiaturo.	B
S. Pancrazio Salentino.	D		B	Vitulano.	D
S. Pietro Vernotico. .	B	Taranto	C		
S Polo Matese . . .	D	Taurasi	B		
S. Spirito Bitonto . .	C	Teano.	C	Zollino	E

Compartimento di Reggio Calabria

STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2
Acquatredda . . .	
Acquappesa.	B
Acri-Bisignano . . .	C
Agropoli	B
Albanella	C
Amantea.	B
Amendolara	C
Amendolea.	E
Archi Reggio	D
Ardore	B
Ascea.	C
Badolato.	B
Bagnara.	C
Belmonte Calabro . .	B
Belvedere Marittimo .	
Bianconovo.	B
Botricello	E
Bova	C
Bovalino.	B
Brancaleone	C
Briatico	D
Campana	E
Cannitello	D
Capaccio-Rocca d'Aspide.	B
Capitello.	F
Capo Bonifati	B
Capo Spartivento. . .	F
Cariati	C
Casaletto.	B
Casal Velino	C
Cassano al Jonio. . .	B
Castelnuovo Vallo . .	A
Catanzaro Marina . .	C
Catanzaro Sala . . .	A
Catona	B
Caulonia.	C
Celle Bulgheria Roccagl.	E
Centola	B
Cetraro	C
Cirella Majerà . . .	D
Cirò	B
Corigliano Calabro . .	A
Cosenza	A
Cosenza Casali . . .	C
Cotrone	A
Cropani	B
Crucoli	D
Curinga	E
Cutro	C
Diamante	B
Falerna	B
Favazzina	F
Feroleto Antico . . .	C
Fiumefreddo Bruzio. .	B
Francavilla Angitola .	C
Fuscaldo.	B
Gallico	C
Gerace	B
Gioia Tauro	A
Gioiosa Ionica. . . .	A
Grisolia Cipollina. . .	D
Guardavalle	C
Guardia Piemontese .	F
Isola Capo Rizzuto . .	E
Ioppolo	F
Lazzaro	D
Longobardi.	B
Maratea.	C
Marcellinara	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Melito di Porto Salvo	C	Pellaro	C	S. Andrea Ionio	B
Mirto Crosia	E	Pesto	F	S. Basilio Pisticci	D
Manasterace Stilo	B	Pietrafitta	F	S Caterina dell'Jonio	C
Mongrassano Cervicati	D	Pietrapaola	D	S. Caterina Reggio	E
Montalbano Ionico	C	Pisciotta	B	S. Eufemia Biforcaz.	D
Montalto Rose	D	Pizzo	C	S. Eufemia Marina	E
Montauro	B	Policastro del Golfo	B	S. Giacomo Calopezzati	D
Monte Giordano	C	Policoro	C	S. Gregorio	E
Monteleone P.S. Venere	B	Praja d'Ajeta Tortora	B	S. Ilariò del Ionio	F
				S. Lucido	B
				S. Marco Roggiano	C
				S. Maria di Catanzaro	F
Nicastro	C			S. Mauro la Bruca	B
Nicotera	B	Reggio Cal. Agenzia	A	S. Nicola Varco	D
Nocera Tirinese	C	Reggio Cal. Centrale	A	S. Pietro a Maida Maida	C
Nova Siri	B	Reggio Cal. Porto	E	S. Sostene	E
		Reggio Cal. Succursale	A	Saline di Reggio C.	D
		Rende S. Fili	C	Sambiase	B
		Riace	B	Sapri	A
Ogliastro Cilento	C	Ricadi	D	Scalea	C
Omignano	B	Rocca Bernarda	E	Scilla	D
		Rocca Imperiale	C	Sellia	E
		Roccella Ionica	A	Serra Ajello	B
		Rosarno	B	Settingiano	D
Palizzi	C	Roseto Capo Spulico	D	Sibari	F
Palmi	B	Rossano	E	Siderno Marina	C
Paola	C	Rutino	C	Simmeri e Crichi	F
Parghelia	B			Soverato	B
Pedace	E				

STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti	STAZIONI	Periodicità dei versamenti
1	2	1	2	1	2
Spezzano Castrovillari .	A	Torano Lattarico. . .	B	Verbicaro Orsomarso .	C
Squillace.	E	Torchiara	E	Vibonati.	B
Strongoli.	C	Torre Cerchiara . . .	B	Villa S. Giovanni. . .	D
		Torre Melissa. . . .	E		
		Torre Orsaja	C		
		Trebisacce	B		
Tarsia.	D	Tropea	A		

Compartimento di Palermo

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Acicastello	D	Calatabiano	C	Catenannova Centuripe	B
Acireale	A	Caltagirone	A	Causo	E
Acquaviva Platani	A	Caltanissetta	A	Cefalù	A
Acquicella	A	Cammarata	A	Cerda	A
Agnone di Siracusa	F	Campobello di Mazzara	A	Cinisi Terrasini	A
Alcamo Calatafimi	A	Campobello Ravanusa	A	Comiso	A
Alcantara	B	Campofelice	C	Comitini	C
Alì	B	Campofranco	A	Comitini Zolfare	D
Altavilla Milicia	B	Canicattì	A		
Aragona Caldare	A	Cannizzaro	B		
Assaro Valguarnera	A	Capaci	C		
Augusta	A	Carini	C	Delia	F
Avola	A	Caronia	C	Dirillo	F
		Carruba	D	Donnafugata	E
		Cassibile	F		
		Castelbuono	A		
		Casteldaccia	C	Falconara	F
Bagheria	A	Castellamare del Golfo	A	Falcone	D
Balestrate	A	Castelvetrano	A	Favarotta	B
Bambina	F	Castrofilippo	B	Ficarazzelli	C
Barcellona	A	Castrogiovanni Calas.	A	Ficarazzi	F
Bicocca	D	Castronovo di Sicilia	B	Fildidonna	F
Biscari	D	Castroreale Bagni	C	Fiumefreddo Sicilia	A
Brolo Ficarra	B	Castror. Novara Furnari	B		
Brucoli	F	Catania Centrale	A		
Buonfornello	F	Catania Porto	A	Galati	B
Butera	C	Catania Agenzia	15.31	Gerbini	E

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2	STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Gesso	E	Marausa	F	Paceco	B
Giampilieri	F	Marcatobianco	F	Palermo	A
Giardini Taormina	A	Marianopoli	B	Palermo Lolli	A
Giarre Riposto	A	Marsala	A	Palermo Porto	A
Gibellina	C	Mascali	C	Palermo ag. Gondrand	A
Giojosa Marea	C	Mazzara del Vallo	A	Partinico	A
Girgenti	A	Megara Iblea	F	Passomartino	E
Grammichele	A	Messina Centrale	A	Patti	A
Grotte	A	Messina Porto	A	Patti Marina	F
		Messina Agenzia	15.31	Piraino S. Angelo	C
		Milazzo	A	Pollina	B
Imera	C	Milì	F	Ponte Giampilieri	C
Isola delle Femine	F	Militello	A	Ponte Schiavo	F
		Mimiani S. Cataldo	F	Ponte S. Stefano	F
		Mineo	C	Portiere Stella	B
Lascari	C	Modica	A	Porto Empedocle	A
Lentini	A	Montemaggiore Belsito	E	Porto Empedocle Porto	A
Leone	F	Motta S. Anastasia	F	Pozzallo	C
Leonforte	A	Muglia	D	Priolo Melilli	C
Lercara	A				
Letojanni	B				
Licata	A				
Licata Molo	A	Naso Capo d'Orlando	A		
Licata Porto	A	Nizza di Sicilia	C		
Lo Zucco Montelepre	B	Noto	A	Racalmuto	A
				Raddusa-Agira	A
				Ragattisi	F
				Ragusa	A
Mangano Guardia	C	Oliveri-Tindari	E	Ragusa Inferiore	C

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Reggio Agenzia . . .	15.31
Reggio Porto	A
Roccalumera Mandanici	A
Roccapalumba Alia . .	A
Rometta.	B
Rosolini	C
S. Agata di Militello .	A
S. Alessio Etneo . .	C
S. Cataldo	A
S. Caterina Xirbi. . .	C
S. Filippo Archi . . .	C
S. Flavia Solunto . .	B
S. Fratello Acquedolci.	C
S. Giorgio	E
S. Lorenzo Colli . . .	B
S. Lucia.	B
S. Marco d'Alunzio Torrenova.	E
S. Martino	F
S. Martino Piana. . .	F
S. Nicola	F
S. Nicola di Mazzara .	F
S. Ninfa Salemi . . .	B

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
S. Oliva	F
S. Panagia.	F
S. Paolo.	F
S. Stefano di Camastra	A
S. Teresa di Riva . .	A
S. Teresa Longarini .	F
Sampieri.	F
Saponara Bauso . . .	B
Saraceni	E
Scala	C
Scaletta Zanclea . . .	C
Sciara.	B
Scicli	B
Scordia.	B
Serradifalco.	C
Sferro.	F
Simeto	F
Siracusa	A
Siracusa Porto . . .	A
Spaccaforno	B
Spagnuola	C
Sutera.	B
Taormina Agenzia . .	15.31
Termini Imerese. . .	A

STAZIONI 1	Periodicità dei versamenti 2
Terranova di Sicilia. .	A
Tommaso Natale. . .	F
Trabia	B
Trapani	A
Tremestieri.	B
Tusa	B
Valledolmo	A
Vallelunga	A
Valsavoja	D
Venetico Spadafora . .	E
Villalba	B
Villarosa.	A
Villa S. Giovanni Porto.	A
Vittoria	A
Vizzini Licodia . . .	A
Zappulla	C

Quadro-orario dei pagatori.

Cassa di Torino.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Torino Uffici			27				
		Torino-Scalo P. N. Staz P. N. Pers. viagg.	Torino-Piazzali P. N. . .	penultimo ult. e 1				Torino Centrale
		Officine		3				
			Bivio Zappata-Torino Dora-Chivasso.	4				
			Bivio Sangone-Trofarello-Chieri.	5				Torino
			Bivio Sangone - Pinerolo - Torre Pellice - Bricherasio Barge.	6 e 7	7	1080	21 25	
			Aosta-Verrès	9	8	2055	17.45 (1)	
			Verrès-Ivrea.	10				
			Ivrea-Chivasso.	11	11	1046	22.50 (2)	
			(1) L'8 in Cassa pel carico. (2) Il 12 in Ufficio					
2	Torino Uffici			27				
		Torino Smistam. Dep. loc. e S. R.		penultimo ultimo e 1				
		Officine		3	3	20	17.8	
		Bussoleno.		4				
			Bussoleno-Susa-Mantenim-Bardonecchia	5				Torino
			Mantenim-Modane e Modane Oulx.	6				
			Oulx Bussoleno	7				
			Bussoleno-Torino	8			(1)	
			(1) Il 9 in Cassa.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Torino Uffici			27				
		Novara Pensioni Staz. Uff. diversi Officine		ultimo 1-2 e matt. 3	ultimo 3	83 (1) 84	7. 10 13. 20	
			Novara-Mortara	4	3 (2)	91	19. 55	Novara
			Rho-Vercelli	5				
			Vercelli-Livorno Verc. . .	6				
			Livorno Verc.-Chivasso .	7				
			Varallo-Novara	8				
			Romagnano-Arona. . . .	9				
			Romagnano-Santhià . . .	10	10	88	19. 15 (3)	
			(1) Il giorno ultimo dei mesi pari è riservato al pagamento dei pensionati, nel qual caso il pagatore parte il penult. col tr. 83, ore 7.10. (2) Pomer. del 3 carico. (3) L'11 in Ufficio.					
4	Torino Uffici Pensioni			27				
				terzultimo e penult.	penultimo (1)	2145	18. 20	
		Savona Pensioni Staz. Uffici diversi Officine		ultimo 1-2-3	ultimo (2) 4	1137 146	15. 10 0. 5	
			Savona-S. Giuseppe . . .	5	4 (3)	1137	15 10	Br
			S. Giuseppe-Ceva.	6				
			Ormea-Ceva	7				
			Ceva-Bra	8				
			Bra-Trofarello	9				
			Cavallermaggiore - Castagnole	10	11	226	0. 30 (4)	
			(1) Mesi pari. (2) Mesi dispari. (3) Il 4 carico. (4) L'11 in Ufficio.					

N.	Uffici centrali e Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Torino Uffici Pensioni			27 terzultimo e penult.				
		Cuneo Pensioni, Staz. Uffici diversi		ult. e 1	penultimo 1	1109 1110	20. 15 22. 32	
		Torino Officine .		3				
			Cuneo–Savigliano–Saluzzo.	5	4 (1)	1107	18. —	
			Savigliano–Carmagnola. .	6				
			Cuneo–Costigliole S . . .	7				Cuneo
			Costigliole S.-Moretta . .	8				
			Airasca –Cavallermaggiore	9				
			Vievola–Cuneo	10				
			Cuneo–Bastia.	11	12	146	0. 5 (2)	
			(1) Carico il 4. (2) Il 12 in Ufficio.					
6	Torino Uffici Pensioni			27 terzultim. e penult.				
		Alessand. Dep loc. Dep. comb. Mag. Sez. Traz. S. R. Manten. piaz. Off.		ultimo 1-2-3	penultimo (3) 3	7 225 2	(1) 15. 40 19. 50 (2) 22. 55	
			Trofarello–Asti	5	5 (4)	1015	7. 15	
			Castagnole–Asti–Casale. .	6–7				
			Casale Mortara	8				
			Castagnole–Nizza.	9				Asti
			Nizza–Asti	10				
			Nizza–Acqui	11	11	2	22. 55 (5)	
			(1) Nei mesi dispari. (2) Nei mesi pari. (3) Il giorno 3 è riservato al pagamento dell'Officina. (4) Il 4° carico. (5) Il 12 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
7	Torino Uffici			27				
		Alessandria Uffici Pens., Staz. Pers. Viagg.		penultimo ultimo 1 e 2	Terzult. 2	5 2	13.5 22.55	
		(1)						
		Torino Officine.		3				
			Asti-Alessandria	5 (3)	4 (2)	7	15.40	Aless
			S. Giuseppe-Spigno . . .	6				
			Spigno-Acqui.	7				
			Acqui-Alessandria	8				
			Alessand.-Valenza Mortara	9	9	2	22.25 (4)	
			(1) Nei mesi pari l'ultimo giorno è riservato al pagamento dei pensionati. (2) La mattina del 4 carico. (3) Col treno a S. Giuseppe. (4) Il 10 in Ufficio.					
8	Torino Uffici			27				
	Torino-Pensioni			Terzult. e penult.				
		Torino Staz. P. S.		mattina dell'ultimo				
		Bra Pensioni Staz. Uffici		pom. ult. 1 e 2	ultimo 2	1137 1138	15.10 21.57	Aless.
		Torino Officine.		3				
			Vercelli-Mortara	5	4 (1)	91	19.55	
			Mortara-Corsico	6				
			Torreberetti-Bivio Gravellone	7				
			Mortara-Cava Carbonara	8				
			Valenza-Casale	9	9	2	22.55 (2)	
			(1) Il 4 carico. (2) Il 10 in Ufficio.					

N.	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
9	Torino Magaz.			27				
	Pensioni			Terzult. e penult.				
		Torino Staz. Dora		mattina dell'ult.				
		Casale Pensioni Staz. Dep. loc.		pom. ult.	ultimo ultimo	5 (1) 2043 (2)	13.5 17.45	
				1 e 2	2	1066	22.28	
		Torino Officine .		3				
			Castelrosso-Casale-Popolo	5	4 (3)	4061	19.5	Asti
			Casale-Vercelli.	6				
			Domodossola-Pettenasco .	7				
			Pettenas.-Cressa Fontaneto	8				Novara
			Cressa Fontaneto-Vignale (Novara).	9	9	92	23.15 (4)	

(1) Mesi pari.
(2) Mesi dispari.
(3) Il 4 carico.
(4) Il 10 in Ufficio.

N. B. Le Officine dal giorno 18 sono così assegnate: Torino, fisse: ai gruppi 3, 4. 5, 6, 7; Alessandria e Savona in turno fra i gruppi 8 e 9; Novara fra i gruppi 1 e 2.

Quadro-orario dei pagatori.

Cassa di Milano.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Milano Uffici			27				
		Milano P. S. Pers. viagg. e Staz.		Penultimo ultimo				
		Lecco Staz. e Pens. (1)		2-3	1 mesi pari mesi disp. (2)	1438 1436	18 13. 5	
			Monza-Usmate	4				Milano Est
			Usmate-Calolzio					
			Mapello-Lecco	5				
			Lecco-Lierna					
			Lierna-Colico	6				
			Colico-Chiavenna	7				
			Colico-Talamona					
			Talamona-Sondrio	8				
			Ponte S. Pietro-Usmate .	9				
			Usmate-Seregno					
			Lecco-Merone P. N. . . .	10				
			Merone P. N. -Camerlata .		10	317	22.25 (3)	
			(1) Il pomer. del primo dei mesi dispari è riservato al pagam. dei pensionati. (2) Non rientra per il carico (3) L'11 in Ufficio					
2	Milano Uffici			27				
		Milano P. S. Dep. loc. ed officine	B. Vigevano-Milano P. T. Milano P. T. -Corsico . . . Milano-P. S. -Rogoredo . .	pomerigg. dell'ultimo 1-2-3 (1)				
			P. Lazzaretto-Rogoredo .	4	4			Milano Ovest
			Milano-Lissone.					
			Lissone-Chiasso	5				
			Milano-Gallarate	6				
			Gallarate-S. Giano. . . .	7				
			Gallarate-Varese.					
			Gallarate-Arona	8				
			(1) Il pom. del 3 carico. (2) Il giorno 9 in Ufficio.		8	259	24 (2)	
		Lecco Milano P. S. offic.		18				

	Uffici centrali e Sedi di Divisioni compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
	Milano Uffici	Milano C. Stazione (*)	B. Vigevano-Simonetta B. Ghisolfa-Scalo Farini Scalo Farini-P. Lazzaretto	27 pomerigg. terzult. penult. ultim.				
		Arona Staz. D. L. pensioni.		Pom. 1, 2 e matt. 3	1	256	15.20	
		Luino Staz. e pensioni.		Pom. 3 e matt. 4	3 (1)	1353	9.42	
			Oleggio-Ispra	4				
			Ispra-Luino-Pino.	5				Milano Ovest
			B. Vignale-Arona	6				
			Arona-Premosello	7				
			Premosello-Iselle.	8	8	259	21 (2)	
			(*) Ritira le rimanenze del gruppo 6 (1) La mattina del 3 il pagatore si trasferisce a Luino. (2) Il 9 in Ufficio.					
4	Milano Uffici			27				
		Milano P. G.		pomerigg. terzultimo penultimo				
		Brescia (1) Staz. e pensioni		1-2	ultimo			
					mesi pari	85	13.5	
					mesi disp.	89	18.40	
		Milano off. M. M. Elettricisti		3-18	2 (2)	94	22.43	
			Treviglio-Rovato.	5	4	89	18 40	
			Rovato-Lonato.	6				Verona Ovest
			Lonato-Verona P. N. . . .	7				
			Rovato - Bergamo - Palazzolo-Paratico.	8	8	94	22.43 (3)	
			(1) Il pom. dell'ult. dei mesi pari pagam. dei pens. (2) Il 4 carico del Mant (3) Il 9 in Ufficio					
5	Milano Uffici			27				Milano Est
		Piacenza (1) Staz e pensioni		1 e 2	ultimo			
					mesi pari	25	13.10	
					mesi disp.	1659	16.25	
					2	22	21.50 (2)	
			Rogoredo-Secugnago . .	4	4	1658	6.10	
			Secugnago-Piacenza-Cadeo	5				
			Cadeo-Parma	6				
			Lambrate-Treviglio . . .	7				
			Treviglio-Bergamo. . . . Bergamo-Mapello	8	8	94	22.43 (3)	
			(1) Mesi pari - il pomeriggio dell'ultimo del mese pagamento dei pensionati. (2) Il giorno 3 carico. (3) Il 9 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
6	Milano Uffici			27				
		Milano C. personale viagg.		pomerigg. terzultimo, penultimo e mattina ultimo				
		Cremona Stazione Pensioni e Uff. (1)		1-2	ultimo mesi disp. mesi pari 2	1659 25 1658	16.25 13.10 21.3	
			Codogno-Cremona . . . . Cremona-Torre de' Picen.	pomer. 3 e 4	3 (2)	25	13.10	
			Torre de' Picen.-Mantova	5				
			S. Zeno-Piadena	6				
			Piadena-Parma	7				Cremona
			Treviglio-Castelleone . . .	8				
			Castelleone-Olmeneta . . Cremona-Olmeneta-Verolanuova.	9				
			Verolanuova-Brescia . . .	10				
					10	94	22.43 (3)	
7		Milano C. Dep. loc.		Ultimo e 1				
		Milano P.T. e P.R.		2				
		Milano P. R. Offic. Milano C. Dep. loc. Officine Gallarate Officine		3 e 18				

(1) Il pomeriggio dell'ultimo dei mesi pari è riservato al pagamento dei pensionati.
(2) La mattina del 3 carico.
(3) L'11 in Ufficio.

N.B. Il pagamento delle pensioni e dei sussidi di Milano verrà effettuato da quattro pagatori supplenti, cominciando dal terzultimo d'ogni bimestre.

Quadro-orario dei pagatori.

Cassa di Genova.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Genova Uffici			27 Pen. ult.				
		Genova PP. S. Benigno Voghera Sez Mant Mov. Staz. Pens. e Dep. Locom.		1	Ultimo	74	18. 50	
		Pavia		2	(1)			
		Voghera S. R.		3				
			Voghera Broni-Bressana Bott.	4				Voghera
			Voghera-Cava Manara. .	5				
			Cava Manara-Rogoredo .	6				
			Broni-Piacenza	7				
			Casalpusterlengo-Pavia .	8	9	73	0. 5 (2)	
			(1) Il carico del Manten. vien fatto nell'ult. del mese. (2) Il 9 in Ufficio.					
2	Genova Uffici			27				
		Rivarolo Uff. Off.		28	28	64 1425	6. 45 23. 5	
		Genova Brignole		Pen. e ult. mattina				
		Pontedecimo		1				
		Novi C. S. Bovo		2, 3	Ultimo	12	15. 45	
		Pens. e rimanenze		4		(1)		
			Ronco-Novi	5				Voghera
			B. Bormida-Novi-Tortona	6				
			B. Bormida-Voghera . .	7	8	65	12. 30 (2)	
			(1) Il carico del Manten. vien fatto nell'ult. del mese. (2) L'8 in Ufficio (2° orario)					
3	Genova Uffici			27				
		S.P.d'Arena Campasso Mant. Genova Piazzali.		Ultimo primo	Penultimo	1020	17. 10	
		Rivarolo Staz. D. L. e S. R		2, 3	(1)			
		Pens e rimanenze		4				
			Ronco-Pontedecimo-Campasso	5				Genova 1°
			Ronco Mignanego Rivarolo	6				
			Genova P. P.-S. Margherita	7				
			S. Margherita-Moneglia .	8				
			Moneglia Spezia	9				
			(1) Il carico del Manten. vien fatto nel penultimo. (2) Il secondo orario del 10 in Ufficio		10	8	10, 40 (2)	

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
4		Genova S. Limb. e Mant. Genova Mar. Genova P. Car.		pen. matt. penultimo pomerigg.				2
		Ventimiglia e Mant. fino a Taggia		ultimo e primo	Penultimo primo	140 139	19.10 23	
		Officine M. M. di Teglia (Rivarolo) S.R. Sampierdar.		3	3 (1)	1422 2025	3.50 21.35	
			B Polcevera-Acqui . . .	pom. 4, 5				Genova 2a
			Sampierdarena-Savona .	6				
			Savona-Finalmarina . . .	7				
			Finalmarina-Diano Marina	8				
			Diano Marina-Taggia. . .	9	9	139	23 (2)	

(1) La mattina del 4 carico del Mantenimento.
(2) Il 10 in Ufficio.

N. B. Le pensioni di Genova saranno pagate negli ultimi tre giorni d'ogni bimestre da un Pagatore supplente. L'officine del 18 sono così assegnate: Sampierdarena, Rivarolo S. R. al gruppo 1 (partenza il 18 col T. 62 ritorno col 69); Novi e Voghera al gruppo 2 (partenza il 17 col T. 1020 ritorno il 18 col 73); Rivarolo (Teglia) al gruppo 3 (partenza il 18 col T. 62 ritorno il 18 col 1027).

Quadro-orario dei pagatori.

Cassa di Bologna (*Compartimento di Venezia*)

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Venezia Direz.			27-28	26 28 (1)	42 47	18.40 18.40	
		Venezia Stazione Pers. Viagg. Pers. di macch.		Penultimo ultimo 1. 2	Terzult. 2	42 47	18.40 18.40	
			Motta-Treviso	4	3 (2)	42	18.40	
			Treviso-Castelfranco Ven.	5				
			Castelfranco V.-Vicenza .	6				Padova
			Vicenza-Schio	7				
			Bassano-Padova.	8				
			Marano-S. Donà P. . . .	9				
			Portogruaro-S. Donà P. .	10	11	41	2.5 (3)	
			(1) Nei mesi di 30 giorni, il pagatore rientra in residenza soltanto il 2 col treno 47. (2) Il 3 carico. (3) L'11 in Ufficio.					
					11	41	2.5	
2	Verona Uffici			27-28	26 29	2880 401	18.26 2.—	
		Verona Dep. loc.		Penultimo ultimo e 1	Terzult. 2	2880 401	18.26 2.—	
		Id. Off. Sq. R.		3	2 (1)	2880	18.26	
			Verona P. N-Ponte Borgoforte.	5	4 (2) 4	401 2880	2. — 18.26	
			Ponte Borgoforte-Rolo Novi	6				
			Rolo Novi-Modena	7				
			Dossobuono-Legnago. . .	8				Verona
			Legnago-Rovigo	9				
			Mantova-Cerea	10	10	405	23.15 (3)	
			(1) Nei mesi di 30 giorni, il pagatore rientra in residenza soltanto il 2 col Treno 401. (2) Il 3 carico. (3) L'11 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza e ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3		Verona Staz. Pers. Viagg.		Penultimo ultimo e 1	Terzult. 2	2880 401	18.26 2.—	
		id. Officine		3	2 3	2880 405	18.26 23.15	
			Pontebba-Gemona Osp.	5	4 (1)	1616	14.35	Udine
			Gemona Osp.-Udine	6				
			Cormons-Udine-Codroipo	7				
			Spilimbergo-Casarsa-Portogruaro.	8				
			Codroipo-Pianzano	9				
			Pianzano-Spresiano-Treviso.	10	11	41	2.05 (2)	
			(1) Il 4 carico. (2) L'11 in Ufficio.					
4		Venezia Maritt. e S. Basil. Offic. Id. Elett. Sovrintendenza Depos. Pulitori Piazzali Venezia e Mestre Magazzino Pensionati		Penult. ultimo 1 e 2	Terzult.	42	18.40	Venezia Centrale
		Verona Officine		3 (2) (3)	3	405	23.15	
			Belluno-Alano Fener	5	4 (1)	1616	14.35	Udine
			Alano F.-Treviso	6				
			Treviso-Mestre-Ponte di Brenta.	7				Padova
			Ponte di Brenta-Padova-Vicenza.	8	9	41	2.05 (4)	
			(1) Il 4 carico. (2) Nei mesi delle pensioni si reca a Verona la sera del 2 pel pagamento Officina. (3) Negli altri mesi rientra in residenza il 2 col Treno 41 ore 2.5 e riparte il 2 col Treno 2880 (4) Il 9 in Ufficio.					

N. d'ordine	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Bologna Uffici			27				
		Bologna Pers. Tr. Piazzali, Gazog.		Penultimo ultimo				
		Ferrara Dep. loc.		2	1 2	1618 2807	20.55 22.50 (1)	
		Bologna Sq. Rial.		3				
			Bologna-S. Pietro in C. .	4	4	(2)		
			S. Pietro C -Paviole. . .	5				
			Paviole-Monselice	6				Ferrara
			Monselice-Padova . . .	7				
			Legnago-Monselice . . .	8				
			Rovigo-Adria	9				
			Adria-Chioggia.	10				
			— —		11	41	2.5 (3)	
			(1) Il pomer. del 3 carico. (2) Parte nel pomeriggio del 4 col carrello. (3) L'11 in Ufficio.					
6		Bologna Stazione e Pers. Viagg. ***		Pen.ult. e 1				
		Venezia squadra rialzo (1)		3	2 (3)	42	18.40	
[illegible]		Vicenza Offic. (2)						
			Piazzali Verona-Peri-Verona.	4				
			Vicenza-Lonigo	5				Verona
			Lonigo-Verona	6				
			———		6	405	23.15 (4)	
			*** Nel pomeriggio dell'ultimo ritira la rimanenza del gruppo 5. (1) Il mattino del 3. (2) Nel pomeriggio del 3. (3) La sera del 3 a Verona. (4) Il 7 in Ufficio.					
6 bis	Bologna Uffici			27				
		Udine Pens. Staz. Pers. V. Traz.		1. 2. 3	Ultimo 4 (1)	1616 41	14.35 2.5	
			———					
			(1) Il pagatore rimane a Udine il 3 nei soli mesi delle pensioni, il cui pagam. si inizierà il 1. Negli altri mesi rientra il 3 collo stesso treno.					

N.B. Le pensioni di Bologna vengono pagate agli sportelli di Cassa con pagatori supplenti. Pure con supplenti la Cassa provvede, ove occorra, al pagamento delle pensioni di Verona e delle Officine del Materiale in luogo e con pagatori, a turno alternato, a quello delle Officine del 18.

Quadro-orario dei pagatori.

Cassa Compartimentale di Firenze.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Firenze Uffici			27-28				
		Pisa Staz. Dep. loc. Personale viagg. Pens.		Penultimo Ult. 1-2 (1)	Terzultim.	544	19. 25	
		Pisa e Livorno Officine		3 (2)	3 (2)	1749	21. 30	
			Piazzali Firenze e racc. P. al Prato	pom. del 4				
			Firenze Rifredi-Firenze S. Donnino-Signa.	5				Firenze
			Signa-S. Romano	6				
			S. Romano-Pisa	7				
			Firenze-Borgo S. Lorenzo	8				
			Borgo S. Lorenzo-Marradi	9				
			Marradi-Faenza	10	10	1829	22. 56 (3)	
			(1) Pom. dell'ultimo: pensionati. (2) E 18 (partenza il 17 col 544 e ritorno il 18 col 545. Il 4 carico del Manten. (3) L'11 in ufficio.					
2	Firenze Uffici			27-28				
		Parma Staz.		Ult. Primo (1)	Penultimo	22	14. 45	
		Firenze Squadra R.		Matt. del 3	2	31	6. 38	
		Pontassieve Off.		3 (2)	3 3	3209 24	14. 11 20. 25	
			Firenze-Rignano. . . .	5				
			Rignano-Bucine	6				
			Bucine-Cortona	7				Firenze
			Cortona-Chiusi	8	9	28	5. 40 (4)	
			(1) Pomerigg. dell'ultimo: pensionati. (2) E 18 (part. 3209 e ritorno 1836). (3) Il 4 carico del Manten. (4) Il 9 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Firenze Uffici			27-28				
		PistoiaStaz,Dep. Loc.Pers.viag. Pens.		Penultimo Ultimo 1 (1)	Terzultim. 1	21 2995	21 — 21. 10	
		Firenze Officine		3 (2)				
			Rifredi-Pistoia	5	5 (3)	1734	5. 15	
			Pistoia-Pracchia	6				
			Pistoia-Pieve Monsummano					
			Pieve Monsummano-Lucca	7				Pistoia
			Lucca-Pisa	8				
			Lucca Viareggio-Lucca B. di Lucca.	9	10	1743	8. 37 (3)	
			(1) Pomerigg. dell'ultimo pagamento Pensionati. (2) E 18. (3) Il 4 carico del Manten. (4) Il 10 in Ufficio.					
4	Firenze Uffici			27-28				
		Firenze Staz. Loc. Depos. Person. Viagg.		Penultimo Ultimo 1				
		Firenze Officine		3 (1)				
			Pracchia-Vergato	5				
			Vergato - Casalecchio di Reno (2).	6	4	241	21 —	
			Bologna Bivio Reno-Casalecchio.	7				Bologna
			Bologna - Borgo Panig. Bivio Lavino.					
			Bologna-Rubiera.	8				
			Rubiera-Parma	9				
			Bologna-Poggio Rusco . .	10-11	11	27	23. 22 (3)	
			(1) E 18. (2) La sera del 6 e del 7 a Bologna. (3) Il 12 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Firenze Uffici			27-28				
		Spezia Staz. Dep. Loc. e pens.		Penul. Ult.	Terzultim.	1748	16.10	
		Pontremoli		1	2 (1)	1741	6.55	
		Spezia Officine		3 (2)	2 4	544 545	19.25 0.14	
			Viareggio Avenza-Avenza Carrara.	5	4	544	19.25	Parma.
			Avenza-Spezia (3)	6				
			Grondola Guinadi-Lesignano Palmia.	7				
			Lesignano Palmia - Parma	8				
			Grondola Guinadi-Aulla .	9				
			Aulla Vezzano-S. Stefano .	10	11	545	0.14 (4)	
			(1) Il giorno 2 in Ufficio, il 4 carico per la linea. (2) E 18 con uguale orario (3) La sera del 6 e dell'8 a Pontremoli. (4) L'11 in Ufficio.					
6	Firenze Uffici			27-28				
		Livorno Staz. Dep. Loc. Pension. (1)		Penultimo Ult. e 1	Penultimo 2 (2) 3	1746 545 28	11.45 0.14 6.10	
		Pistoia e Lucca Officine		3 (3)				
			Pisa-Viareggio	4				
			Pisa Colle Salvetti-Colle Salvetti Livorno-Pisa.	5				
			Colle Salvetti-Cecina . . .	6				
			Cecina-Volterra.	7				Pisa
			Cecina-Campiglia	8				
			Campiglia Piombino-Campiglia Scarlino.	9				
			Scarlino-Grosseto	10	11	1741	6.55 (4)	
			(1) Pomeriggio ultimo Pensionati. (2) Il giorno 18 le stesse Officine col seguente orario: part. il 17 col 1724 ore 21 e ritorno il 18 col 2997, ore 22,55. (3) Il giorno 2 col carico delle Officine fa anche il carico della linea. (4) L'11 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
7	Firenze Uffici			27-28				
		Siena Staz. Dep. Loc. Pens.		Penultimo Ultimo (1)	Terzultim. 1	1750 6321 (2)	17.40 5.5	
		Grosseto		1	2	545	0.14	
		Siena Officine		3 (4)	2 3 (3)	1750 1749	17.40 21.30	Siena
			Empoli-Poggibonsi . . .	5	5	1741	5 —	
			Poggibonsi-Arbia.	6				
			Arbia-Rapolano	7				
			Rapolano-Chiusi	8				
			Asciano-Monte Amiata . .	9				
			Monte Amiata-Roccastrada	10				
			Roccastrada-Montepescali	11	12	1743	8.37 (5)	

(1) Pomeriggio ultimo: Pensionati.
(2) A Grosseto.
(3) A Firenze dopo l'Officina di Siena per il carico del 4.
(4) Il 18 la stessa Officina con uguale orario.
(5) Il 12 in Ufficio.

Quadro-orario dei pagatori.

Cassa di Roma

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Roma Direz. Gener.			27-28				
		Roma Trastevere S. Paolo Portonaccio	Roma S. Paolo – Roma Trastevere.	Penultimo ultimo				Roma Nord
		Civitavecchia Staz. Dep. loc. Pens. Officine		1-2 / 3	Ultimo	16	21.10 (1)	
			Civitavecchia-Montalto di Castro.	4				
			Montalto di Castro-Orbetello.	5				
			Orbetello-Grosseto. . . .	6				
			Civitavecchia-Palo. . . .	7				
			Palo-Ponte Galera-Fiumicino.	8				
			Ponte Galera-Roma . . .	9			(2)	
			(1) Non rientra per il carico. (2) Il 10 in Ufficio.					
2	Roma Direz. Gener.			27-28				
		Roma Term. Staz.	Roma Termini Piazzali.	Penultimo ultimo 1 2	(1)			Roma Sud
			Roma Termini-Zagarolo. .	4				
			Zagarolo-Sgurgola. . . .	5				
			Sgurgola-Pofi Castro. . .	6				
			Pofi Castro-Cassino. . . .	7				
			Roccasecca-Balsorano. .	8				
			Balsorano-Avezzano . . .	9	10	1865	8.45 (2)	
			(1) La mattina dell'ultimo prende la rimanenza del Gruppo 5. (2) Il 10 in ufficio.					

[illegible]	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Roma Direz. Gener.			27				
		Roma Term. Dep. Locom.		Penultimo ultimo				
		Roma Officine		3 (1)				Roma Sud
			Ciampino-Frascati-Ciampino-Cecchina.	5				
			Cecchina-Velletri-Velletri-Segni.	6	5	3461	6.25	
			Velletri-Sermoneta-Norma-	7				
			Sermoneta-Sonnino. . . .	8				
			Sonnino-Terracina	9	10	3384	9.55 (2)	
			(1) Il giorno 4 carico. (2) Il 10 in Ufficio.					
4	Roma Direz. Gener.			27-28				
		Roma Tuscolana	Roma-Tuscolana-Piazzali.	Penultimo ultimo e 1				
		Roma Off. Tusc. Porta Maggiore e Tre Archi.		3 (1)				Roma Est
			Roma-Palombara-Marcellina	5				
			Palombara-Marcellina-Mandela.	6				
			Mandela-Sante Marie . .	7				
			Sante Marie-Avezzano . .	8	9	611	9.35 (2)	
			(1) Il giorno 4 carico. (2) Il 9 in Ufficio.					
		Civitavecchia Off.		18				
5	Roma Direz. Compart.			27				
		RomaT.Pers.viag.		Penultimo				
		Tivoli		Pom. ult. 1	Ultimo 2	3306 611	11.40 9.35 (1)	
			Roma Term.-Fara Sabina.	4				
			Fara Sabina-Gallese. . .	5				
			Gallese-Orte-Orte-Terni.	6				Roma Es
			Orte-Attigliano-Attigliano Sipicciano.	7				
			Sipicciano-Viterbo	8				
			Attigliano-Allerona . . .	9				
			Allerona-Chiusi.	10	10	28	22.50 (2)	
			(1) Il giorno 3 carico. (2) L'11 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
6	Roma Direz. Gener.			27-28				
		Sulmona		Ultimo 1 e 2	Penultimo 3	3306 615 (1)	11.40 0.5	•
			Sulmona-Campo di Giove .	4-5				
			Campo di Giove - Montenero.					
			Montenero-Pescolanciano .	6-7-8				Sulmona
			Pescolanciano-Isernia . .					
			Caajanello-Isernia . . .	9-10	10	112	23.20 (2)	
			(1) Il 3 in Cassa. (2) L'11 in Ufficio.					
7	Roma Uffici vari			27				
		Roma Pensioni (mesi pari)		Ultimi tre giorni				
			Sulmona-Carrito	5	4	616	20	Sulmona
			Carrito-Avezzano	6				
			Sulmona-S. Valentino. . .	7				
			S. Valentino Pescara. . .	8	9	1867 (1)	20.—	
			(1) Il 10 in Ufficio.					
		Officine Tuscolana, Porta Maggiore e Tre Archi.		18				

Quadro-orario dei pagatori.

Cassa di Ancona.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Ancona Movim.	Rimini Stazione, Trazione Uffici, Officine.		27 Penultimo ultimo 1, 2, 3 (1)	Penultimo 3 (2)	[illegible]58 55	5.20 23.5	
		(**)	Rimini-Forlimpopoli . . .	5	4 (3)	54	20.22	Rimini
			Forlimpopoli-Imola	6				
			Imola-Bologna	7				
			Castelbolognese-Ravenna	8				
			Ravenna-Lavezzola-Massa Lombarda.	9				
			Massa Lombarda - Lugo - Lavezzola - Portomagg.	10				
			Portomaggiore-Ferrara. .	11-12	12	55	23.5 (4)	
			Lavezzola-Rimini. . . .					
			(1) Ore 8 del penultimo: inizio paghe al Deposito - Ore 15 Uffici di Sezione. (2) Giorno 3 ore 18 consegna rimanenze. Il pomeriggio dell'ultimo nei mesi pari è riservato al pagamento dei pensionati. (3) Il giorno 4 carico del Mantenimento. (4) Il 13 in Ufficio.					
2	Ancona Manten.	Ancona Stazione		27 Penult. ultimo 1, 2			(1)	
		(***)	Ancona-Potenza Picena .	4	4	carrello		Castellammare
			Potenza Picena-Pedaso. .	5				
			Pedaso - Porto d' Ascoli - Ascoli Piceno.	6-7				
			Porto d'Ascoli-Giulianova-Teramo.	8			(2)	
			Rimini-Pesaro	9				Rimini
			Pesaro-Senigallia	10				
			Senigallia-Ancona	11	11	55	23.5 (3)	
			(1) Il giorno 3 carico del Mantenimento. (2) La sera dell'8 a Rimini col treno 54. (3) Il 12 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Ancona Uffici vari			27				
		Castellammare Stazione, Uffici, Trazione. (2).		Penultimo Ultimo 1,2 (1)	Penultimo	51	7. 35	
					2	54	20. 2	
			Giulianova-Castellammare	4	3	1879	19. 4	
			Castellammare-Fossacesia	5				
			Fossacesia-S. Salvo . . .	6				Castellammare
			S. Salvo-Chienti	7				
			Chienti-S. Severo	8				
			S. Severo-Foggia	9	10	58	5. 8 (3)	
			(1) Dalle 12 alle 15 del penultimo, personale di macchina e viaggiante - Dalle 16 alle 19 Uffici di Sezione - Giorno 2 ore 14 consegna rimanenza. (2) Il pomerig dell'ultimo è riservato ai pensionati. Il giorno 3 carico del Mantenimento. (3) Il 10, ore 12, in Ufficio.					
4	Ancona Trazione			27				
		Antrodoco		Penultimo e matt ult.	Terzultimo	605	23. 30	
		Aquila		pomerigg. ultimo e 1	Ultimo	3355	19. 15	
					2	58	5. 8 (1)	
			Falconara-Castelplanio . .	4				
			Castelplanio-Fossato di Vico	5	4	601	7. —	
			Fossato di Vico-Foligno .	6				Foligno
			Fabriano-Frontone	7				
			Frontone-Urbino	8				
			Albacina-S. Severino Marche.	9				
			S. Severino Marche-Macerata.	10				
			Macerata Porto Civitanova	11	11	54	20. 2 (2)	
			(1) Il giorno 3 carico del Mantenimento. (2) Il 12 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Ancona Ragion. e Cassa			27				
		Foligno (1) Uffici, Stazione. Dep. locomotive, Officina. (***)		Ultimo 1, 2.	Ultimo (2)	601	7.—	
				3				
			Perugia-Terontola	4				Foligno
			Perugia-Foligno	5				
			Terni-Rieti	6				Aquila
			Rieti-Sella di Corno . . .	7				
			Sella di Corno-Fagnano .	8				
			Fagnano-Sulmona	9				
			Terni-Spoleto	10				Foligno
			Spoleto-Foligno	11	11	3258	22.35 (3)	

(1) Ore 11-13 dell'ultimo: personale di macchina e viaggiante. Ore 14 Uffici; pomeriggio pensionati.
(2) Non rientra per il carico.
(3) Il 12 in Cassa.

(***) I pagatori dei gruppi 1, 2 e 5 provvedono anche alle Officine del giorno 18.

Quadro-orario dei pagatori.

Cassa di Napoli.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Napoli Sez.Traz. Centrale Nord.			27				
		Napoli Scali		Penul.Ult.				
					1	3484	5.10	
		Caserta (1)		1-2	2	1895	15.10	
		Granili Officine		3				
			Casalnuovo-Capua	5	5	3484	5.10	
			Capua-Caianello	6				Napoli Nord
			Caianello-Cassino (2). . .	7				
			Benevento-Telese	8				
			Telese-Caserta.	9				
			Caserta-Casoria (3) . . .	10				
			Sparanise-Minturno (4). .	11				
			Minturno-Gaeta	12	12	3489	22.30 (5)	
2	Napoli Regionale Veic. Sez. Sud.			27				
		Napoli Stazione Personale viagg.		Penultimo Ultimo, 1 e matt. 2				
		Avellino (1)		pom. 2-3 e matt 4	2	734	12.35	
			Nocera-Salerno	pom. 4				Napoli Sud
			Nocera-Codola					
			Nocera-Portici	5				
			Torre Annunz.-Gragnano.	6				
			Torre Annunz.-Cancello .					
			Avellino-Castel S. Giorgio	7 (2)				
			Castel S. Giorgio-Cancello	8				
			Avellino-Benevento. . . .	9	9	1897	23.30 (3)	

Gruppo 1:

(1) Nei mesi pari partenza l'ultimo, Treno 110, ore 15 5 pel pagamento delle pensioni a Caserta.
(2) La sera del 7 a Benevento.
(3) Il 10 a Napoli col 3533.
(4) L'11 a Sparanise col 3484.
(5) Il 13 in Ufficio.

Gruppo 2:

(1) Non rientra per il carico del Mantenimento.
(2) La sera del 6 e la sera del 7 Avellino.
(3) Il 10 in Ufficio.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3		Foggia Uffici		27	26 27	728 1897	17.30 23.30	
		Napoli Depós. loc. Piazzali		Penultimo Ult. 1-2-3				Napoli Centr.
		Cancello (1)		4	4 4	3484 1853	5.10 17.—	
			Napoli-Casalnuovo-Napoli-Portici . . . . Napoli-Casoria	5				
			Avellino-Luogosano . . .	6	5 (2)	112	18.35	Napoli Sud
			Luogosano-Nusco	7				
			Nusco-Calitri.	8				
			Calitri-Rocchetta S. A. .	9				
					10	3485	12.50 (3)	
4	Napoli Ragioneria e Divis. Trazione			27				
		Salerno Uffici Pensioni Staz. Traz. Officine (1)		Penultimo Ultimo 1-2 3	Terzult.	807 810	15.25 14.29	
			Salerno-Mercato S. Severino . . . . Salerno-Battipaglia . . .	4	4	801	0.1	
			Battipaglia-Sicignano . .	5				Salerno
			Lagonegro-Sala Consilina.	6				
			Sala Consilina-Sicignano .	7				
			Metaponto-Pisticci. . . .	8				
			Pisticci-Calciano-Tricarico	9				
			Calciano Tricarico-Vaglio Basilicata	10				
			Vaglio Basilicata-Sicignano	11-12				
					12	802	22.25 (2)	

Gruppo 3:

(1) Il pomerigg. del 3 carico per Cancello e linea.
(2) La sera del 5 ad Avell.
(3) Il 10 secondo orario in Ufficio.

Gruppo 4:

(1) Il pomeriggio del 3 carico del Mantenimento.
(2) Il 13 in Ufficio.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE di mantenimento	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Napoli Sez. Mov. e Sopraint.			27				
		Lecce Uff. e Staz.		Penul. Ult.	Terzultim. 1	726 3321	12. — 8. 13	
		Brindisi		1-2 (*)	2	3664	19. 30	
		Taranto Offic.		3	4	810	14. 29 (**)	
			Benevento - Ariano di Puglia	5	4	3536	22. 17	
			Ariano di Puglia - Giardinetto.	6				
			Giardinetto-Foggia	7				
			Foggia-Lucera.	S e matt. del 9				Foggia
			Foggia-Manfredonia . . .	S e matt. del 9				
					9	729	16. 28 (1)	
6	Napoli Divisione Movim. (Movim. e Commerciale)			27				
		Foggia Staz., Pens. Deposito locom.		Penultimo Ultimo 1 2	Terzultim. 2	726 1897	12 — 23. 30	
		Pietrarsa Officine		3 (1)				
			Foggia-Cerignola-Cerignola Città	5	4	728	17. 30	
			Ofantino-Margherita di S.	6				
			Ofantino-Barletta.	6				
			Cervaro-Rocchetta. . . .	7				Foggia
			Rocchetta-Forenza. . . .	8				
			Forenza-Potenza.	9				
			Rocchetta-Venosa	10				
			Venosa-Spinazzola . . .	11				
					12	3535	7. 39 (2)	

Footnotes to group 5:

(*) La sera del 2 a Taranto.
(**) Il pomeriggio del 4 carico del Mantenimento.
(1) Il 10 in Ufficio.

Footnotes to group 6:

(1) Il 4 carico del Mantenimento.
(2) Il 12 in secondo orario Ufficio.

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno Giorni	Treno	Ora	Sezioni di Mantenimento
7	Napoli Uffici vari e Magazzino ex Mer. *				27			
		Bari Uffici, Staz.		Penultimo Ultimo 1	Terzultim. 2	726 3535	12 — 7.39	
		Granili Officine		3 (1)				
	* Legale. Collaudi. Stralcio. Sanitario. Direttissima Roma-Napoli		Bari-Acquaviva delle Fonti	5	4	726	12 —	
			Acquaviva delle Fonti-Palagianello	6				Bari
			Palagianello-Taranto . . .	7				
			Gioia del Colle-Gravina. .	8				
			Gravina-Spinazzola. . . .	9	10	3535	7.39 (2)	
			(1) Il 4 carico del Mantenimento. (2) Il 10 secondo orario in Ufficio.					
8	Napoli Divis. Movim. Cont. Direz. e Sez. tecnica.			27				
		Barletta		Penul. Ult.	Terzultim. 1	728 727	17.30 10.56	
		Napoli Officine		3 (1)				
			Spinazzola-Minervino. . .	5	4	726	12 —	
			Minervino-Barletta	6				
			Barletta-Giovinazzo . . .	7				
			Giovinazzo-Noicattaro . .	8				
			Noicattaro-Monopoli . . .	9				Bari
			Monopoli-Ostuni	10				
			Ostuni-Brindisi	11	12	3535	7.39 (2)	
			(1) Il 4 mattina carico del Mantenimento. (2) Il 12 secondo orario in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
9	Napoli Divisione Mantenimento			27				
		Taranto Uff., Pensioni Staz. Pers. viagg. Dep. loc.		Penultimo Ultimo 1-2-3	Terzultim.	807	15.25	
			Taranto - Francavilla Fontana	4	(1)			
			Francavilla-Fontana-Brindisi	5				Lecce
			Brindisi-Lecce	6				
			Lecce-Otranto	7				
			Zollino-Nardò-Gallipoli . .	8				
			Nardò Centrale-Novoli . .	9				
			Lecce-Francavilla Fontana	10-11	12	802	22.25 (2)	
			(1) Non rientra per il carico. (2) Il 13 in Ufficio.	.				
10	Napoli Uff. Pietrarsa Granili			27				
		Campobasso		Penultimo Ult. matt.	Terzultim. Ultimo	726 1893	12 — 13.50	
		Benevento		pom. Ultimo 1-2				
		Foggia Officine		3	2 4 (1)	728 3535	19.54 7.39	
			Termoli-Larino.	5	4	728	17.30	
			Larino-Campolieto	6				Campobasso
			Campolieto-Vinchiaturo. .	7				
			Vinchiaturo-Pontelandolfo.	8				
			Pontelandolfo-Benevento .	9				
			Bosco Redole-Carpinone .	10	10	1897	23.30 (2)	
			(1) Il 4 carico del Mantenimento. (2) L'11 in Ufficio.					

Quadro-orario dei pagatori.

Cassa di Reggio Calabria (aggregata a quella di Napoli)

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Reggio Direz.			27	26 (1)	109	19.20	
		Reggio Pens. Dep. loc.		Penultimo ultimo				
		Id. Officine (*)		3	1 (2)	110	13.40	
			Reggio-Bagnara	4	2	109	19.20	
			Bagnara-Nicotera	5				
			Nicotera-Briatico.	6				
			Briatico-S. Eufemia . . .	7				
			S. Eufemia-Corace. . . .	8				
			Corace-Catanzaro M. . .	9				Reggio
			Catanzaro M.-Montauro .	9				
			Montauro-Monasterace . .	10				
			Monasterace-Gerace . . .	11				
			Gerace-Capo Spartivento .	12				
			Capo Spartivento-Reggio .	13-14	15	104	8 (3)	
			(1) Provvisoriamente parte da Napoli e vi rientra il mattino del 28, nei mesi di 31 giorni. (2) Il giorno 2 carico del Mantenimento. (3) Il 15, secondo orario, in Ufficio.					
2		Reggio Stazione Pers. Viagg. (*)		Penultimo ultimo	Terzult. 1	109 104	19.20 8	
			Battipaglia-Torchiara . .	4	3 (1)	807	15.25	
			Torchiara-Pisciotta . . .	5				
			Pisciotta-Sapri.	6				
			Sapri-Scalea.	7				Paola
			Scalea-Capo Bonifati . .	8				
			Capo Bonifati-Paola . . .	9				
			Paola-S. Eufemia bif. . .	10-11	12	104	8 (2)	
			(1) La mattina del 3 carico del Mantenimento. (2) Il 12 secondo orario in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornate di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Reggio Dire	(*)			2	807	15 25	
			Taranto-Metaponto. . . .	3				
			Metaponto-Rocca Imperiale	4				
			Rocca Imperiale-Rossano.	5-6				
			Rossano-Cariati (1). . . .	7				
			Cosenza Sibari - Cosenza Pietrafitta.	8-9				
			Cotrone-Catanzaro Mar. (2)	10-11				Taranto
			Cotrone-Cariati.	12-13	14	1942 802	22.25 (3)	

(1) La sera del 7 a Cosenza.
(2) La sera del 9 a Cotrone.
(3) Il 15 in Ufficio.

(*) Il pagatore del gruppo 3° sino a che non sia costituita la Cassa a Reggio, nei primi giorni d'ogni mese funzionerà da supplente pei pagamenti di Napoli (Officine, Pensioni, ecc.). — Le paghe del Mantenimento per gruppi 1 e 2 si inizieranno il 3 anzichè il 4, allorchè la Cassa funzionerà a Reggio.

Il pagamento delle Officine dei Compartimenti di Napoli e Reggio del 18 sarà effettuato colla seguente ripartizione:

Officina di Salerno al gruppo 1 di Napoli — Officina di Reggio Calabria al gruppo 2 di Napoli — Officina di Taranto al gruppo 3 di Napoli Officina, di Foggia al gruppo 5 di Napoli — Officine di Napoli, Pietrarsa e Granili in turno fra tutti gli altri pagatori di Napoli e Reggio Calabria.

Quadro-orario dei pagatori.

Cassa di Palermo

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
1	Palermo, Uffici Movim.			27				
		Palermo Staz.		Penultimo ultimo				
		Palermo Officine		3				
			Palermo-Termini	5	5*	3806	7. —	Palermo
			Termini-Roccapalumba. .	6	6*		18. 35	
			Roccapalumba-Cammarata	7	7*		23. 20	
			Cammarata-Aragona Cald.	8	8*			
			Termini-Cefalù	9	9*	111	19. 38 (1)	
		Messina Officina		18	17 19	110 109	18. 40 14. 53	
			(*) Pernottazione a Palermo. (1) Il giorno 10 in Ufficio.					
2	Palermo, Uffici Manten.			27				
		Siracusa Uffici e Stazione		Penultimo ultimo	Terzult. 1	104 3864	12. — 18. 35	
		Palermo Lolli Officine		3				
			Palermo Lolli-Cinisi . . .	4	4	3993	4. 45	Palermo
			Cinisi-Castellamare. . . .	* 5	6	932	17. 45	
			Castellamare-Gibellina . .	6				
			Gibellina-Campobello. . .	7	7	3993	4. 45	
			Campobello-Marsala . . .	8				
			Marsala-Trapani	9	9	3996	21. 10 (1)	
		Palermo Lolli Officine		18				
			(*) Per tutto il periodo pernottazione a Palermo. (1) Il giorno 10 in Ufficio.					

N. del gruppo	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
3	Palermo, Uffici Trazione.			27				
		Catania, Uffici, Stazione, Pensioni e Deposito locom.		Penultimo ultimo	Terzult.	124	8.30	
				1 e 2	2	129	18.35	
			S. Caterina Xirbi - Castrogiovanni.	4	4 (1)	1982	4.—	
			Castrogiovanni - Raddusa-Agira	5				
			Raddusa-Agira-Sferro . .	6				Catania
			Sferro-Catania	7				
			Bicocca-Scordia	8				
			Scordia-Vizzini	9				
			Vizzini-Caltagirone	10	11	3803	7.50 (2)	
			(1) Il giorno 3 per il carico. (2) Il giorno 11, secondo orario, in Ufficio.					
4	Palermo, Ufficio Ragioneria.			27				
		Palermo, Deposito locom.		Penultimo ultimo				
		Messina Officine		3	2*	110	18.40	
			Messina-Milazzo	4				
			Milazzo-Gioiosa	5				
			Gioiosa-S. Agata.	6				
			S. Agata-S. Stefano . . .	7				Messina
			S. Stefano-Cefalù.	8				
			Messina-Nizza Sicilia . .	9				
			Nizza Sicilia-Catania . . .	10-11	12	3845	16.55 (1)	
			(*) Il pagatore con quello dell'Officina prende anche il carico della linea. (1) Il giorno 13 in Ufficio.					

[illegible]	Uffici centrali o Sedi di Divisioni Compartimentali	Grandi centri	LINEE DI MANTENIMENTO	Giornata di paga	Orario di partenza o ritorno			Sezioni di Mantenimento
					Giorni	Treno	Ora	
5	Palermo Uff. vari			27				
		Caltanissetta Uffici, Stazione, Pensioni Dep. locom.		Penultimo ultimo 1-2	Terzult. 2 (1)	3848 129	16.— 18.35	
			Roccapalumba-Villalba. .	4	4	1982	4	
			Villalba-S. Caterina Xirbi	5				
			S. Caterina Xirbi-Serradifalco.	6				
			Serradifalco-Comitini Zolfare.	7				
			Comitini Zolfare-Porto Empedocle.	8				
			Canicattì-Licata	9				
			Licata-Terranova	10	11	129	18.35 (2)	
			(1) Il giorno 3 per il carico. (2) Il 12 in Ufficio.					
6		Messina Uffici		27-28	26*	110	18.40	
		Messina Staz., Pensioni, Dep. loc., Nav.		Penultimo ultimo 1-2	2 (1)	111	19.38	
			Valsavoia-Agnone	4	3	104	12.—	
			Agnone-Siracusa.	5				
			Siracusa-Avola	6				
			Avola-Rosolini.	7				
			Rosolini-Scicli	8				
			Scicli-Donnafugata. . . .	9				
			Donnafugata-Biscari . . .	10				
			Biscari-Terranova	11	12	129	18.35 (2)	
		Palermo Uffic.		13				
			(*) Nei mesi di 31 giorni il pagatore rientra a Palermo col treno 111 del 28 e ritorna a Messina col treno 110 del 29. (1) Il giorno 3 carico. (2) Il 13 in Ufficio.					

Ordine di Servizio N. 276.

(Servizio VIII)

Servizio Italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 272-1908)

Col 1° settembre 1908, la stazione di Milano Lambrate è stata ammessa al servizio diretto coll'Austria-Ungheria; di conseguenza il nome di detta stazione deve essere annotato a mano a pag. 127 del 3° supplemento alla tariffa diretta Italo-Austro-Ungarica, colle seguenti distanze chilometriche e coll'indicazione del relativo gruppo d'instradamento.

	Peri	Pontebba	Cormons	Gruppo
Milano Lambrate (77)	184	429	379	7

Sarà pure da completarsi a piedi della detta pagina, la nota (77) relativa alle stazioni di Milano, come è detto qui appresso:

1° Nelle disposizioni riguardanti i trasporti a Grande Velocità e Piccola Velocità Accelerata, dopo Milano Porta Ticinese inserire « e Milano Lambrate ».

2° Nelle disposizioni riguardanti i trasporti a Piccola Velocità Ordinaria, punto *a*), dopo Milano Porta Ticinese inserire « e Milano Lambrate ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 277.

(Servizio VIII)

Tariffa eccezionale N. 1006 P. V.

Col 20 settembre 1908 la tariffa eccezionale N. 1006 P. V. sarà estesa ai trasporti di *lignite e formelle di lignite* in partenza dalle stazioni di *Figline, Giuncarico e S. Giovanni Valdarno* ed in destinazione della stazione di *S. Frediano a Settimo*.

In conseguenza nella intestazione della detta eccezionale, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della

nominata stazione di *S. Frediano a Settimo* col richiamo (9) ed a piè di pagina la seguente nota.

« (9) Limitatamente ai trasporti provenienti da Figline, Giuncarico e S. Giovanni Valdarno ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 278.

(SERVIZIO VIII)

Estensione del servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 207-1908).

Col 20 settembre 1908, la stazione di Contursi sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna:

In conseguenza, alla pagina N. 55 della Tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1908), dovrà farsi la seguente aggiunta:

Contursi	S	G. P.	Civitavecchia	412	Napoli	101
			Napoli (1)	101		

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 279.

(SERVIZIO I)

Norme per la presa e spedizione dei campioni di materiali da costruzione.

(Vedi ordine di Servizio N. 191-1908).

In relazione alla pubblicazione delle « *Prescrizioni tecniche pei materiali da costruzione da impiegarsi nei lavori delle ferrovie dello Stato* » sono state pubblicate, in sostituzione di quelle in data 1° settembre 1907, le nuove « *Norme per la presa*

e spedizione dei campioni di materiali da costruzione da sottoporsi alle prove normali di resistenza ».

Le dette norme, stampate in opuscolo separato, saranno distribuite agli uffici interessati a cura del Servizio I.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 280.

(SERVIZIO IX)

Tasse di percorso a vuoto dei compartimenti riservati a pagamento.

(Vedi Istruzione N. 6-1907 Serv. IX)

Con richiamo al comma *d*) dell'art. 9 della Istruzione N. 6-1907 del Servizio Centrale IX circa la tassa di percorso a vuoto da riscuotersi per i compartimenti riservati a pagamento (articolo 21 delle Tariffe e condizioni pei trasporti), si stabilisce che sono da considerarsi capo-linea non soltanto le stazioni nelle quali hanno origine i treni, ma altresì quelle di una certa importanza incontrate sul percorso dei treni stessi e nelle quali di consueto avvengono ricomposizioni di treni diretti o che sono già di per sè stesse stazioni di origine di treni di altre linee.

In base a quanto sopra, e relativamente ai Compartimenti riservati chiesti per viaggi con treni direttissimi, diretti ed accelerati a lungo percorso, verranno considerate capo-linea anche le stazioni seguenti, ogni qualvolta non siano già stazioni di origine del treno pel quale il compartimento viene richiesto: Alessandria, Ancona, Bologna, Brindisi, Firenze S. M. N., Foggia, Genova P. P., Messina, Metaponto, Milano, Napoli, Pisa, Roma, Torino, Venezia, Verona.

In conseguenza di quanto sopra, allorquando la richiesta del compartimento è fatta in una delle stazioni capo-linea, non deve essere riscossa alcuna tassa di percorso a vuoto, poichè — per il tratto dalla stazione di origine del treno a quella capo-linea, il compartimento viene lasciato a disposizione del pubblico mediante l'apposizione degli appositi cartellini.

Invece, per i compartimenti chiesti in una stazione intermedia, la tassa di percorso a vuoto, dovrà computarsi in base alla distanza che passa fra la stazione in cui il compartimento viene occupato e quella capo-linea più vicina in direzione della provenienza del treno.

Anche in questo caso, il compartimento, sempre mediante i prescritti cartellini, viene lasciato a disposizione del pubblico, dalla stazione di origine o da quella in cui ha luogo la ricomposizione del treno, alla stazione capo-linea.

Le disposizioni suddette non sono però applicabili nei casi di richiesta di compartimenti riservati, nelle carrozze in servizio diretto interno od internazionale stante l'esiguo numero di compartimenti offerti dalle carrozze medesime.

Pertanto in siffatti casi i compartimenti riservati richiesti in stazioni poste sul percorso delle carrozze anzidette, siano o no stazioni capo-linea, potranno essere concessi soltanto contro pagamento delle prescritte tasse computate in base al percorso dalla stazione di origine della carrozza in servizio diretto interno, mentre per quelle in servizio diretto internazionale la concessione, alle condizioni medesime, potrà farsi nel solo caso di viaggi in partenza dalle nostre linee ed in direzione dell'estero.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 282.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-neerlandese.

(Vedi Ord. di Servizio N. 220-1908).

Col 1° ottobre 1908 la stazione di Maastricht delle Ferrovie Neerlandesi dello Stato è ammessa alla tariffa eccezionale N. 13 del servizio suddetto, pei trasporti di vetrerie vuote e soffiate, cogli stessi prezzi in vigore per Rotterdam.

Il nome della stazione di Maastricht dovrà pertanto annotarsi a mano a pag. 40 della tariffa diretta italo-neerlandese,

e precisamente dopo quello di Hoek van Holland, con l'aggiunta di richiamo alla seguente nota, da riportarsi a piede della pagina:

« Per la stazione di Maastricht sono applicabili gli stessi prezzi di Rotterdam. Per Maastricht (*Sporenterreim Zuid-Willelmsvaart* (*Boschpoort*) i detti prezzi sono da aumentarsi di L. 0,30 per tonnellata ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 283.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-germanico

(Vedi Ordine di Servizio N. 265-1908)

Col 1° ottobre 1908 entrerà in vigore il 22° Supplemento alla tariffa diretta italo-germanica, costituito unicamente dalla ristampa della tariffa eccezionale, relativa al percorso estero pel trasporto dei carboni minerali dalla Germania all'Italia, via Gottardo, Brennero e Pontebba, in sostituzione di quella corrispondente pubblicata col 16° supplemento. Si avverte per norma che i prezzi della nuova tariffa sono sensibilmente aumentati in confronto agli attuali essendo state, per decisione del Governo Prussiano, abolite le riduzioni e facilitazioni già accordate sulle tariffe normali in vigore nel servizio coll'Italia.

Colla stessa data verrà anche pubblicata una nuova tariffa eccezionale, pure pel trasporto di carboni minerali della Germania a determinate stazioni italiane, via Sempione.

Le dette due pubblicazioni saranno, come di solito, distribuite dalla Divisione Controllo Prodotti di Firenze alle stazioni e uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo rispettivamente di centesimi 10 e cent. 5 per ogni esemplare.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 205.

(Servizio VIII)

Riconoscimento del peso separato delle merci dichiarate dai mittenti con peso complessivo, o delle dimensioni dei colli di merci contrassegnate da V o da W nella Nomenclatura delle Tariffe, in seguito a domanda dei destinatari.

Avviene sovente che molte stazioni sia di loro iniziativa, sia a richiesta del destinatario, nei casi di trasporti costituiti di varie qualità di merci soggette a diverse classi o tariffe, si prestano a verificare i pesi parziali delle merci stesse dichiarate dagli speditori con peso complessivo.

È da osservarsi a tale riguardo che l'articolo 113 delle tariffe, facente obbligo alla Ferrovia di soddisfare alla domanda del destinatario di verificare il peso della merce in arrivo, è da ritenersi nel senso che tale verifica debba farsi in conformità a tutte le altre condizioni del contratto di trasporto; e se questo fu stipulato col mittente in base al peso complessivo dei vari colli componenti la spedizione, *non può il destinatario, che ha accettato di svincolarla, pretendere che la ferrovia si presti alla verifica delle singole merci*, e venga così a modificare il contratto anzidetto.

Deriva da ciò l'obbligo per le stazioni di prestarsi in arrivo alla verifica dei pesi parziali soltanto se questi risultano indicati distintamente sul documento di trasporto, oppure soltanto quando la stazione mittente abbia riconosciuto il peso in modo complessivo mentre sul documento di trasporto la merce è stata dichiarata distintamente, o senza alcun peso o con domanda di verifica.

In tutti gli altri casi di spedizioni composte di merci diverse ma coll'indicazione del peso complessivo, la verifica *in arrivo* dovrà farsi pure complessivamente e qualsiasi domanda contraria per parte del destinatario dovrà essere respinta.

A questa massima generale si fa eccezione quando, asseverando il destinatario l'esistenza di danni, le stazioni debbano necessariamente prestarsi alla verifica in arrivo dei pesi par-

ziali; in tale caso però, per porre al coperto la responsabilità dell'Amministrazione di fronte tanto allo speditore quanto al destinatario, sarà necessario che nei verbali di constatazione sia bene messa in evidenza la circostanza che ha motivata la ricognizione, ma il risultato di questa non potrà mai influire sulla tassazione dei trasporti avvenuta in base al peso complessivo dichiarato dallo speditore.

In relazione a quanto precede nemmeno le stazioni mittenti riconosceranno ed esporranno sui documenti di trasporto i pesi distinti delle varie merci componenti una sola spedizione, quando ne fosse stato dichiarato il semplice peso complessivo.

Fermo poi il diritto alla Amministrazione di procedere alla verificazione del volume dei colli di merci contrassegnate da V o W nella Nomenclatura della tariffa e quanto altro è disposto con la circolare N. 155 del corrente anno, le stazioni si dovranno similmente astenere dal riconoscere, nell'interesse delle parti, le dimensioni dei colli delle merci anzidette, allorquando i mittenti non abbiano esposti sui documenti di trasporto i dati di misurazione dei colli.

Si fa viva raccomandazione alle stazioni perchè quanto viene disposto colla presente circolare sia scrupolosamente osservato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 281.

(SERVIZIO VII)

Premi temporanei per la buona utilizzazione del materiale e per la pronta resa dei trasporti a P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 33-1906)

In relazione a quanto è detto a pagina 6 dell'Ordine di Servizio N. 33-1906, a datare dal 25 andante e fino a contrario avviso, si stabiliscono i premi seguenti, a favore del personale che si presterà efficacemente per conseguire una più intensa utilizzazione dei corsi nell'imminente periodo di intenso traffico.

Premi per la buona utilizzazione dei carri e per la pronta resa dei trasporti a P.V.

CONDIZIONE di carico-scarico; arrivo-partenza	Condizione di tempo			
	per le stazioni del 1° gruppo (1)		per altre stazioni (2)	
	entro ore			
	36	24	24	12
	L.	L.	L.	L.
Arrivato carico per la stazione e partito carico. . . .	0.70	1.50	0.70	1.50
Arrivato carico per la stazione e partito vuoto	0.35	0.75	0.35	0.75
Arrivato vuoto e partito carico	0.20	0.50	0.20	0.50

(1) Si considerano del primo gruppo le seguenti stazioni :

Torino P. N., Torino Dora, Alessandria, Asti, Casale, Novara, Vercelli;

Milano P. G., Milano P. S., Milano P. R., Bergamo, Lecco, Brescia, Como S. Giovanni, Piacenza;

Genova Brignole, Sampierdarena, Pavia;

Venezia S. Lucia, Mantóva, Padova, Verona P. Vescovo, Vicenza, Treviso;

Firenze P. P., Arezzo, Pistoia, Lucca, Bologna, Parma, Pisa P.ª Fiorentina, Prato, Spezia, Livorno Marittima (pei soli carri arrivati carichi e partiti carichi);

Roma Trastevere, Civitavecchia, Roma Termini;

Napoli Scalo Superiore, Napoli Scalo Inferiore, Caserta, Salerno, S. Giovanni a Teduccio, Taranto, Torre Annunziata Centrale, Torre Annunziata Città, Foggia, Brindisi Scalo;

Reggio Calabria;

Ancona.

(2) Si considerano del secondo gruppo tutte le altre stazioni della Rete.

Non potranno però concorrere a questo premio le stazioni:

Casale Monferrato e Ozzano (pei trasporti di calce e cementi), Savona Marittima;

Genova P. Caricamento, S. Benigno, S. Limbania, Sampierdarena fermate;

Palazzolo (pei trasporti di calce e cementi);

Paratico (pei trasporti di pietra da calce);

Venezia Marittima;

S. Giovanni Valdarno (pei trasporti di lignite);

Spezia Porto, Livorno Mare (pei carri arrivati vuoti e partiti carichi e pei carri arrivati carichi e partiti vuoti);

Civitavecchia (pei trasporti di fossile);

Napoli Porta di Massa, Torre Annunziata Porto;

Brindisi Porto;

Ancona Porto;

Stazioni del Compartimento di Palermo.

Restano pure esclusi dal premio anzidetto:

i carri misti normali e supplementari a P. V.;

i carri completi per trasporti in servizio;

i carri in rispedizione;

i carri consegnati agli stabilimenti raccordati;

i carri specializzati per determinati trasporti.

Il periodo di giacenza dev'essere calcolato in base alle ore di arrivo e di partenza di ciascun treno, prescritte dall'orario.

Per la liquidazione dei premi su citati, le stazioni compileranno il modulo *G*-151, per ogni periodo dal 1° al 10, dall'11 al 20 e dal 21 al 30 o 31 di ciascun mese, da trasmettersi alla Delegazione Circolazione Veicoli da cui dipendono, non più tardi rispettivamente, del giorno 15, 25, 5,

La ripartizione di questi premi sarà fatta sulle basi stabilite dall'Ordine di Servizio 33-1906: ai medesimi non dovranno compartecipare quegli agenti che non ebbero azione diretta o o di sorveglianza nelle operazioni per le quali vengono accor-

dati, nè quelli che, per trascuranza, se ne fossero resi immeritevoli.

Con l'occasione si raccomanda più specialmente ai Signori Ispettori sovraintendenti e di Riparto, di rivolgere in questi momenti le loro cure al ramo di servizio che riguarda l'utilizzazione del materiale, e di accertarsi con frequenti ispezioni che le stazioni ottemperino esattamente e sempre agli ordini in proposito emanati dagli Uffici Superiori.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 201.

(SERVIZIO VIII)

Esposizioni riunite di frutticoltura, orticoltura, giardinaggio cani ed animali da cortile in Udine.

Per la circostanza delle dette Esposizioni sono state consentite le facilitazioni seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E DEI GIURATI.

Applicazione del ribasso portato dalla concessione speciali N. 1 di cui a pag. 36 e seguenti del relativo volume (edizione 1° luglio 1902) sotto la osservanza delle norme e condizioni ivi contenute, e nei termini di tempo seguenti:

Andata e *ritorno*: dal 16 al 30 settembre 1908.

SPEDIZIONI DI MERCI, IMBALLAGGI, ECC.

Applicazione del ribasso portato dalla concessione speciale N. 1 suindicata, nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 16 al 20 settembre 1908.
Ritorno: dal 17 al 30 detto.

SPEDIZIONI DEI CANI E DEGLI ANIMALI DA CORTILE.

Queste spedizioni, che dovranno effettuarsi nei medesimi periodi di tempo di quelli stabiliti per il trasporto delle merci,

imballaggi, ecc. fruiranno del ritorno gratuito, purchè l'andata sia effettuata a tariffa generale nei modi rispettivamente previsti dagli articoli 45, 46 e 82 delle Tariffe.

Il ritorno gratuito sarà accordato a presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata, e di un certificato del Comitato dell'Esposizione attestante che gli animali figurarono alla medesima.

Per il trasporto dei cani come bagaglio, secondo lo stesso art. 46 sopra citato, si richiede che essi siano accompagnati dal viaggiatore, sì nell'andata che nel ritorno, e prima di fare la registrazione, deve accertarsi siffatta circostanza, richiedendo la produzione del biglietto di viaggio.

Nell'andata lo speditore farà bollare la lettera di ammissione all'Esposizione ed annotare sulla medesima, a cura dell'Ufficio babagli, la data ed il numero di registrazione della spedizione. Nel ritorno lo speditore presenterà la detta lettera di ammissione munita della dichiarazione dell'intervento alla Esposizione e verso ritiro della lettera stessa (da spedirsi al Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto), la stazione di Udine registrerà la spedizione rilasciando una bolletta e riscuotendo la sola tassa di bollo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 202.

(Servizio VIII)

2° Congresso delle Scuole Industriali e Commerciali Italiane a Faenza.

In occasione del congresso sopraindicato devono essere accordati, pei viaggi dei congressisti, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 24 al 30 settembre 1908.
Ritorno: dal 26 settembre al 3 ottobre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 203.

(SERVIZIO VIII)

Congresso generale dei Medici Condotti in Palermo.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sopraindicato, devono essere accordati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo.

Andata: dal 6 al 14 ottobre 1908.
Ritorno: dall'11 al 20 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 204.

(SERVIZIO VIII)

VI Congresso Stomatologico in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 25 settembre al 5 ottobre 1908.
Ritorno: dal 3 al 10 ottobre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Circolare N. 206.

(SERVIZIO VIII)

Congresso musicale didattico in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione spe-

ciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 10 al 21 dicembre 1908.
Ritorno: dal 14 al 25 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 207.

(SERVIZIO VIII)

Congresso della viabilità ed annessa esposizione di oggetti in Parigi.

(Vedi Circolare n. 183-1908).

Si avverte che i termini di tempo per fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, pei viaggi dei congressisti, sono stati modificati come appresso:

Andata: dal 1° al 18 ottobre 1908.
Ritorno: dall'11 ottobre al 10 novembre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 256 (Boll. N. 35) — Al quarto capoverso, 5ª linea, invece di « *Mod. I-554* », leggasi: « *Mod. I-454* ».

Ordine di Servizio N. 268 (Boll. N. 36) — Nella seconda linea dell'intestazione, invece di: « in partenza dalle » leggasi « *in destinazione delle* ». Uguale modificazione dovrà apportarsi nell'indice.

ANNO I - N. 39. 26 SETTEMBRE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 130 - 1907.

Roma, settembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

REGIO DECRETO *N. 536 del 2 agosto 1908 che sostituisce due membri della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale speciale per gli affari della ferrovia del Sempione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti i nostri decreti 1° dicembre 1904, n. 684, ed 8 dicembre 1907, n. 822, coi quali venne provveduto alla nomina della rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale speciale per gli affari relativi alla Ferrovia del Sempione, nonchè alla surrogazione di alcuni membri della rappresentanza stessa;

Viste le dimissioni presentate dal comm. ing. Vittorio OTTOLENGHI, quale delegato del Ministero del tesoro;

Ritenuto che il comm. ing. Luigi BARZANÒ, già capo del compartimento delle Ferrovie dello Stato in Milano, è stato testè collocato in aspettativa, in seguito a sua domanda, e che a tale ufficio è stato destinato il comm. ing. Luigi NEGRI;

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi nostri ministri segretari di Stato per gli affari esteri e pel tesoro;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

In sostituzione del comm. ing. Vittorio OTTOLENGHI e del comm. ing. Luigi BARZANÒ sono chiamati a far parte della rappresentanza italiana nella delegazione internazionale speciale per gli affari della ferrovia del Sempione, nelle predette rispettive qualità, il sig. ing. Edgardo DE CAPITANI ed il comm. ing. Luigi NEGRI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 219 del 19 settembre 1908.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 2 agosto 1908.

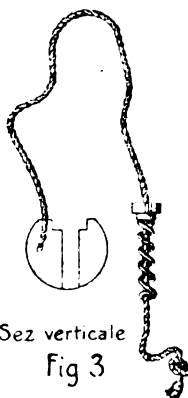
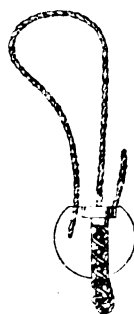
VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
BERTOLINI
CARCANO
TITTONI

Visto, *il guardasigilli*: ORLANDO.

Piombi della Società Brevetti

Sezione verticale
Fig 1

Modo di mettere la cordicella
Fig. 2

Sez verticale
Fig 3

Modo di mettere la spina
Fig. 4

Dopo la pressione
Fig. 5

Dopo la pressione
Fig. 6

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 286-1908*

Piombo Tibaldi Cuppini

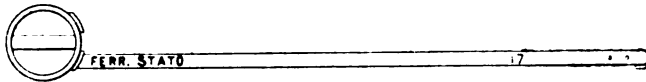
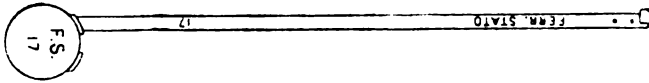



Fig. 1. Prima della pressione

Fig. 2. Dopo la pressione

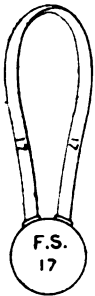



Fig. 3. Piombi accoppiati

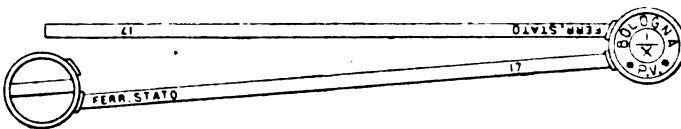
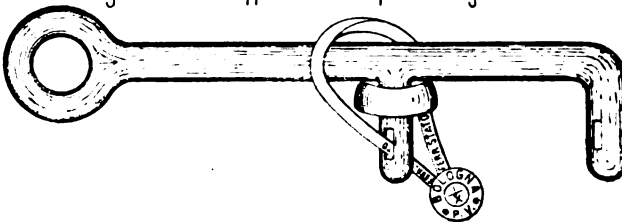



Fig. 4. Modo d'applicazione del piombo al gancio di chiusura

Ordine di Servizio N. 284.

(SERVIZI VII, X E XI).

Norme per il blocco elettro-meccanico sistemi Hodgson e Cardani-Servettaz.

In aumento alle disposizioni regolamentari in vigore per la circolazione dei treni sulle linee esercitate col blocco, si prescrive quanto segue:

a) Quando non funzioni l'istrumento di corrispondenza, il macchinista del primo treno, che abbia da proseguire a segnali chiusi, deve ricevere dal guardiablocco l'apposito modulo *G-40b* con l'avviso - che è stampato - « *manca consenso del posto N. . . . . Treno precedente . . . . . entrato nella sezione alle ore . . . . .* ».

I macchinisti dei treni successivi riceveranno il detto mod. *G-40b* col solo avviso, pure stampato: « *blocco non funziona* ».

I macchinisti che ricevono sia l'uno, sia l'altro dei detti avvisi, non devono riprendere la corsa se non dopo che il guardiablocco abbia esposto il segnale verde, e nel primo caso il macchinista deve inoltre procedere con precauzione fino all'uscita dalla sezione di blocco; il capotreno poi deve regolarsi come sulle linee non esercitate col sistema di blocco per quanto concerne la eventuale protezione del treno.

b) Quando i segnali di blocco servono anche a proteggere un passaggio a livello, se si verifica il caso che per la mancanza del consenso dell'agente addetto al P. L. i segnali stessi non possono essere disposti a via libera per un treno, sebbene si sia ricevuto il consenso del posto di blocco successivo, il macchinista potrà proseguire a segnale chiuso soltanto dopo aver ricevuto dal guardiablocco il mod. *G-40b* con l'avviso stampato « *Manca consenso passaggio a livello* », e sempre dopo che il detto agente abbia esposto il segnale verde.

Il macchinista dovrà quindi comportarsi come se il segnale di blocco fosse un disco di passaggio a livello (art. 56 Reg. Segnali).

c) Quando il segnale di protezione del passaggio a livello è anche di partenza di una stazione, il macchinista dovrà ricevere l'avviso suddetto dal dirigente, e dovrà comportarsi come è indicato sopra, ma beninteso dopo che il guardiablocco abbia esposto il segnale verde.

In questo caso il segnale di partenza al macchinista sarà dato dal capotreno in seguito ad ordine del dirigente; nei casi precedenti invece, la partenza sarà ordinata al macchinista direttamente dal guardiablocco, ed il personale di scorta dovrà ritenere regolare il proseguimento a segnale chiuso, quando veda il segnale verde esposto dal guardiablocco.

d) Nei posti in cui funziona il telefono, il capotreno, a richiesta del guardiablocco, deve testimoniare le comunicazioni.

e) Il guardiablocco dà gli avvisi solamente al macchinista, e questi è tenuto al termine della corsa a consegnare i moduli relativi al capotreno perchè li alleghi al foglio di corsa.

Si è provveduto alla stampa delle Norme per l'uso del blocco elettro-meccanico sistemi Hodgson e Cardani-Servettaz, da distribuirsi esclusivamente agli agenti addetti od interessati nel servizio del blocco: per il personale di macchina e dei treni basta l'osservanza delle disposizioni contenute nei Regolamenti e di quelle date col presente Ordine di Servizio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 285.

(Servizio VII)

Trasferimento della Sezione Noli da Bologna a Roma.

(Vedi Ordine di Servizio N. 157-1908).

In relazione al disposto dell' Ordine di Servizio N. 157-1908, la Sezione Noli e Servizi cumulativi venne trasferita fin dal giorno 16 corrente, da Bologna a Roma.

La corrispondenza relativa a tale ramo di servizio dovrà pertanto essere indirizzata a Roma all' Ufficio Circolazione Veicoli del Servizio Centrale VII.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 287.

(Servizi VII e X)

Norme per l'utilizzazione dei veicoli delle Ferrovie dello Stato specializzati pei servizi viaggiatori diretti internazionali.

Norme Generali.

I veicoli da utilizzarsi pei servizi viaggiatori diretti internazionali debbono soddisfare come tipo a determinate condizioni ed essere muniti di speciali requisiti differenti secondo le varie linee che debbono percorrere. Quindi per ognuno dei servizi diretti internazionali pei quali le Ferrovie Italiane dello Stato devono fornire il materiale occorrente, è stato appositamente costrutto ed adattato un conveniente numero di veicoli.

Siccome questi veicoli sono in numero limitato e non possono essere sostituiti con quelli di tipo ordinario, così è indispensabile che venga posta la massima cura tanto nella loro manutenzione corrente e riparazione, quanto nella loro regolare

e conveniente utilizzazione, onde evitare che restino scoperti i servizi diretti internazionali cui sono adibiti.

Ad ognuno di tali veicoli viene assegnata una determinata stazione di *residenza* nella quale devono venir sempre concentrati, ad eccezione di quelli che per speciale disposizione, devono essere tenuti *di scorta* in altre stazioni.

Ciascun servizio o gruppo di servizi viene assegnato ad una data Direzione Compartimentale, cui spetta di sorvegliare il regolare andamento a mezzo di appositi Funzionari delle dipendenti Divisioni della Trazione e Materiale o del Movimento e del Traffico; essa Direzione Compartimentale dovrà inoltre curare che i servizi stessi procedano regolarmente a seconda delle disposizioni di dettaglio impartite dai Servizi VII e X.

Così da parte dei funzionari della Trazione dovrà essere posta particolare cura onde tenersi al corrente dello stato di manutenzione dei veicoli specializzati pei servizi diretti internazionali, e regolarne, per quanto e possibile, d'accordo coi Funzionari del Movimento, l'invio nelle officine e nelle Squadre Rialzo in modo da evitare che restino contemporaneamente troppi veicoli fuori servizio. Ove del caso, sarà perciò da provvedersi perchè sia anticipata la riparazione, il rialzo o la visita intermedia di qualche veicolo. Dovranno poi sorvegliare in modo particolare ed impartire, se del caso, opportune e speciali disposizioni perchè sia scrupolosamente curata la pulizia interna ed esterna e la piccola manutenzione corrente di questi veicoli sui binari delle stazioni, onde evitare che per difetti di poca entità o per imperfetta pulizia abbiano ad essere rifiutati dalle ferrovie estere. Dovranno pure provvedere perchè durante l'inverno siano mantenuti in condizioni ineccepibili gli apparecchi del riscaldamento a vapore e curare che tali veicoli siano sempre forniti di accoppiamenti pel riscaldamento in ottimo stato.

Da parte dei funzionari del Movimento e Traffico si dovrà sopratutto sorvegliare, perchè salvo quelle eccezioni che fossero esplicitamente autorizzate, i veicoli specializzati pei servizi diretti internazionali non vengano assolutamente impiegati nei servizi interni od in servizi coll'estero diversi da quelli pei quali sono specializzati e non restino giacenti in stazioni ove non occorrono di scorta o non sono di residenza, nel qual caso dovranno essere inviati nelle stazioni di residenza. Di tale

invio dovranno essere informate prontamente le Divisioni di Movimento e di Trazione interessate e la Delegazione Veicoli di Milano, e per i veicoli residenti a Roma, anche la Delegazione dei veicoli di Napoli. Qualora in luogo di veicoli F. S. giungessero veicoli di altre Amministrazioni, la stazione termine del servizio diretto provvederà per il pronto invio fuori servizio del veicolo estero, sempre che disponga di un veicolo F. S. da sostituirsi.

D'accordo fra il personale della Trazione e del Movimento, si dovrà curare che gli apparecchi dell'illumirazione siano in ordine, che le lampadine elettriche non siano consumate ed i beccucci del gas non siano ostruiti, ecc., facendo al riguardo richiamare l'attenzione degli operai del Movimento incaricati della piccola manutenzione corrente di tali apparecchi. Si dovrà pure provvedere perchè i veicoli F. S. con l'illuminazione elettrica in servizio diretto per l'estero siano muniti di fanaletti per l'illuminazione di riserva a senso dell'istruzione per l'illuminazione sussidiaria a candela delle carrozze (Ordine di Servizio 133-1908).

Allo scopo poi di poter assicurare i servizi internazionali nel caso che qualche veicolo debba essere messo fuori servizio per avarie, o per qualsiasi altra ragione venga a mancare quello in turno regolare, si dispone che nelle stazioni a cui fanno capo, venga tenuto un conveniente numero di veicoli di scorta. Anche questi veicoli dovranno essere sempre in ottime condizioni di manutenzione e di pulizia; non dovranno assolutamente essere distolti dalla stazione di deposito, la quale deve tenerli pronti per sostituire ad ogni evenienza quelli in circolazione pei servizi diretti coll'estero. A convenienti intervalli di tempo poi dovranno sostituirsi i veicoli in circolazione con quelli di scorta, onde si possa fare una rigorosa pulizia e la piccola manutenzione occorrente.

Ad evitare ogni equivoco nel caso che fosse stabilito che dovessero essere tenuti *di scorta* veicoli destinati ai servizi diretti internazionali in stazioni *che non sono quelle di loro residenza*, i veicoli stessi dovranno essere muniti di etichette mod. *L*. 57-*b* (arancione) senza tagliandi, col motivo della giacenza; per es: « Di scorta a . . . . . . per il servizio . . . . . ».

Le stazioni di confine delle ferrovie estere dovranno tener nota dei veicoli F. S. che giornalmente transitano sulle ferrovie

estere in servizio diretto. In base al turno normale del materiale, queste stazioni conoscono il giorno ed il treno col quale i nostri veicoli devono fare ritorno in Italia, per cui verificandosi un ritardo, dovranno subito avvertire il rappresentante dell'Amministrazione estera perchè faccia ricerche della carrozza non pervenuta e ne solleciti il ritorno. Dovranno pure dare avviso alla propria Divisione del Movimento e Traffico ed a quella del Compartimento al quale è assegnato il veicolo non ritornato.

A cura del Servizio Centrale VII sarà tenuta prenotazione del servizio giornalmente fatto dai singoli veicoli adibiti ai servizi diretti internazionali.

Con apposite Circolari saranno comunicati, ad ogni cambiamento d'orario, quali siano i servizi diretti internazionali che debbono essere fatti con materiale F. S. e con quali veicoli, e quale Compartimento sia specialmente incaricato della sorveglianza di ciascuno di essi. Verrà pure comunicata la quantità dei veicoli di scorta e le stazioni nelle quali dovranno essere tenuti, nonchè le Officine che normalmente sono incaricate delle riparazioni più importanti ai diversi gruppi di veicoli specializzati pei servizi di cui trattasi.

Norme speciali per l'etichettamento e la riparazione.

Quando ad uno dei veicoli specializzati per servizi co l'estero si verifichi qualche avaria *che non richieda di togliere il veicolo dalla composizione del treno*, se il veicolo si trova in viaggio nel senso dall'Italia all'estero, si dovrà fare il possibile per ripararlo sotto treno, dovendosi evitare di consegnare alle Ferrovie estere dei veicoli con guasti e mancanze, per quanto di minima entità. Se invece l'avaria dell'anziaccennata natura viene rilevata nel viaggio di ritorno si dovrà pure riparare sotto treno se possibile, in caso contrario, il veicolo si potrà lasciar proseguire fino alla stazione destinataria etichettandolo per la Squadra di Rialzo della stazione stessa. Quando le avarie sono tali da richiedere che il veicolo debba essere tolto dalla composizione del treno per avarie, o quando ritorni dall'estero fuori servizio, se le avarie sono riparabili dalla Trazione (Squadra di Rialzo od operai di stazione) *il veicolo deve*

essere etichettato per la Squadra Rialzo della stazione di residenza; se invece l'avaria richiede l'introduzione in Officina, il veicolo dovrà essere etichettato ed immediatamente inviato all'Officina designata per la riparazione di ciascun gruppo di veicoli. Però, se le condizioni del veicolo sono tali da non permettere o da ritenere inopportuno il suo inoltro alla Squadra Rialzo dall' Officina suddetta, allora verrà etichettata per la più vicina Squadra Rialzo od Officina della circoscrizione, o riparato sul posto, secondo i casi, dopo di che verrà inviato alla stazione di residenza.

Adevitare che per qualsiasi ragione, i veicoli destinati a servizi diretti internazionali, messi fuori servizio per riparazione, restino giacenti nelle stazioni o non vengono inoltrati direttamente all' Officina o Squadra Rialzo incaricata della riparazione, con riferimento alle disposizioni contenute a pag. 9 delle Norme per l'uso delle etichette, di cui l'Ordine di Servizio 133-1907, si dispone che su queste venga sempre indicata la località dove il veicolo deve essere inviato.

Quando uno dei veicoli specializzati pei servizi in parola, debba essere tolto dalla circolazione per essere inviato in riparazione, dovrà sempre esserne avvertita la Divisione Trazione e Materiale del Compartimento al quale è assegnato

Di massima, tanto per l'invio alle Officine e Squadre Rialzo per la riparazione, quanto per la restituzione alle stazioni di residenza, i veicoli specializzati *pei servizi coll'estero* dovranno viaggiare fuori servizio e con treni viaggiatori. Le Officine che li ricevono ne daranno immediatamente avviso alla Divisione Trazione e Materiale del Compartimento al quale sono assegnati, indicando l'entità delle riparazioni e l'epoca probabile della riconsegna al Servizio.

NORME PER I VEICOLI MESSI FUORI SERVIZIO DALLE FERROVIE ESTERE.

Ogni qualvolta venga rifiutato al transito da Amministrazioni estere, o ritorni fuori servizio dall'estero un veicolo F. S. adibito ai servizi diretti internazionali dovrà esserne informato di urgenza il Servizio Centrale X, comunicando:

1) il giorno e la stazione dove avvenne il rifiuto;

2) il giorno e l'ora in cui il veicolo ritornò alla stazione di confine (quando il rifiuto sia avvenuto su percorsi esteri);

3) i motivi addotti pel rifiuto e le indicazioni desumibili dalle etichette apposte;

4) il risultato dettagliato della verifica fatta, indicando pure se il motivo del rifiuto sussiste realmente e non era facilmente riparabile, e se era realmente tale da rendere il veicolo non atto a circolare con treni viaggiatori;

5) i provvedimenti presi per la riparazione del veicolo.

Queste informazioni debbono essere date con sollecitudine e con precisione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 288.

(Servizio VIII)

Tariffa locale N. 601 P. V.

Col 1° ottobre 1908 la tariffa locale N. 601 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vetrerie di fabbricazione nazionale*, in partenza dalla stazione di **Nucetto**.

Per conseguenza, nella intestazione della detta locale dovrà aggiungersi, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 289.

(Servizio X)

Attuazione del nuovo ordinamento delle Divisioni di Trazione e Materiale.

(Vedi Ordine Generale N. 17-1908).

Per la Trazione e Materiale le circoscrizioni compartimentali stabilite col R. Decreto N. 110 del 12 marzo 1908 avranno effetto a partire, dal 1° ottobre 1908 pei Compartimenti di Venezia e Palermo, e dal 1° dicembre pei Compartimenti di Torino, Milano, Genova, Firenze, Ancona, Roma, Napoli e Reggio Cal.

A cominciare dalla data per ciascuna fissata le Divisioni della Trazione e Materiale, le Sezioni, ed i Riparti autonomi della Trazione, e le Officine, costituite come è indicato nell'Ordine Generale N. 17-1908, funzioneranno in conformità alle disposizioni contenute ed alle Circoscrizioni indicate nell'Ordine Generale medesimo.

Contemporaneamente all'attivazione delle rispettive Divisioni Trazione e Materiale secondo il nuovo ordinamento:

saranno soppresse le Sezioni di Trazione di Novara e Taranto;

sarà costituito il nuovo Riparto Trazione di Spezia;

saranno ridotte a Riparti le Sezioni di Trazione di Foligno e Catania;

saranno compenetrate nelle rispettive Divisioni le funzioni delle cessanti Sezioni di Trazione di Roma e Rimini e dei cessanti riparti di Palermo e Reggio Calabria.

Colla costituzione della Divisione Trazione e Materiale di Ancona rimarrà soppressa quella Dirigenza del Servizio Materiale e Trazione.

In applicazione dell'art. 5 dell'Ordine Generale N. 17-1908, rimane stabilito che ciascun Deposito locomotive continuerà ad effettuare colle proprie macchine tutti i servizi ai quali provvede attualmente, fino a quando non sia disposto diversamente dalla Divisione della Trazione e Materiale col consenso del Servizio Centrale X, o d'iniziativa di questo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 290.

(Servizio VIII)

Servizio italo germanico.

(Vedi Ord. di Servizio N. 283-1908).

Col 1° ottobre 1908 entreranno in vigore le seguenti modificazioni ed aggiunte, da introdursi nella tariffa diretta italo-germanica, parte II *B*, ristampatasi col 16° Supplemento.

Pag. 344. - Nell'elenco delle stazioni germaniche modificare come segue le indicazioni relative alla stazione di « Riehen *b.* Basel ».

Bad.	Riehen *b.* Basel	Basel (Bad. St. B) (1)	350	394	654	—

Pag. 432. - *Tariffe Generali G. V.* e *P. V.* - Aggiungere la detta stazione di Riehen *b.* Basel, esponendo di contro nella colonna della tariffa speciale III *b* (10 tonnellate) i prezzi per quintale qui sotto indicati:

		Tariffa speciale III *b*
Riehen b. Basel	Pino	1.26 1.15 (8)
	Chiasso	1,41 1,28 (8)
	Peri	2,37

(8) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di marmo in blocchi od in massi, anche squadrati, ed ai trasporti di mattoni, mattonelle e tambelloni comuni ed ordinari per costruzioni, per pavimenti e per volte (hourdies).

Pag. 372, 413 e 440. - Le note (8) e (7), risultanti a piè delle pagine, devono essere modificate come risulta nella nota (8) esposta qui sopra per la stazione di Riehen *b.* Basel.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 214.

(SERVIZIO VII)

Permessi d'entrata nelle stazioni.

La stazione di **Santuario** è stata ammessa alla vendita dei permessi d'entrata di 2ª categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 215.

(Servizio VIII)

Tassazione delle botti di legno.

Nell'intento di ottenere una tassazione uniforme, si ricorda alle Stazioni che secondo le disposizioni già in vigore sulle ex Reti Mediterranea ed Adriatica, le botti di legno della capacità superiore ai 7 ettolitri devono ritenersi usate e quindi da tassarsi coi prezzi dalla Tariffa speciale N. 75 classe 4ª quando dall'interno mandano odore di alcool, vino od altro liquido qualsiasi con cui furono risciacquate, oppure quando sieno state sottoposte alla vaporizzazione per toglier loro l'odore del legno.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 216.

(Servizio VIII)

Modificazioni al Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio.

(Vedi Circolare N. 121-1908)

A datare dal 1° settembre 1908 sono state introdotte alcune varianti nelle Tariffe per i trasporti a domicilio da e per la stazione di Palermo Lolli.

Tanto nella stazione suddetta quanto nelle altre della linea Palermo-Marsala-Trapani, nelle quali trovasi istituito un servizio di trasporti a domicilio, la presa e la consegna delle merci sono da eseguirsi con le norme e condizioni di cui la parte 1ª (stazioni della Rete dello Stato) del Prontuario Tariffe (edizione gennaio 1907), del quale resta pertanto abrogata la parte VII, concernente le Norme, Condizioni e Tariffe per i

trasporti a domicilio nelle stazioni della cessata ferrovia-sicula-occidentale.

In conseguenza di quanto sopra, dovranno apportarsi al suddetto Prontuario le modificazioni che risultano dall'allegato foglio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 217.

(Servizio VIII)

Apertura dell'Agenzia di città di Manduria.

A datare dal 1° ottobre 1908 verrà aperta l'Agenzia di città di Manduria ed attivato il servizio di presa e consegna a domicilio delle merci e del numerario e preziosi fra la stazione di Manduria e la località omonima, ai prezzi indicati nell'unito foglio che dovranno inserirsi nel Prontuario-Tariffe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 218.

(Servizio VIII)

Apertura dell' Agenzia di città di Melfi.

A datare dal 1° ottobre 1908 verrà aperta l'Agenzia di città di Melfi ed attivato il servizio di presa e di consegna a domicilio delle merci fra la stazione di Melfi e la località omonima ai prezzi indicati nell'unito foglio che dovranno inserirsi nel Prontuario-Tariffe.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

nelle pagine 15, 20, 21, 23 e 30 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G.V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Castelvetrano	0.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
(*) Manduria	0.15	—	0.05	0.25	0.20	0.45	0.25	0.15	0.45	0.10	0.20	

(*) Melfi		0.10	—	—	—	0.40	0.50	0.25	0.30	0.50	0.20	0.25
(*) Palermo Lolli (4)	Zona A.	—	0.25 (1)	—	—	0.35	0.80	0.35	0.25	0.80	0.20	0.35
	Zona B.	—	0.25 (1)	—	—	0.70	1.60	0.60	0.50	1.60	0.40	0.60
Trapani		0.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In calce alla pagina 23 esporre la seguente nota:

(4) La *zona A* è compresa nell'antico perimetro daziario della città, cioè:

Dalla stazione Lolli per la piazza S. Francesco di Paola, piazza S. Oliva e Castelnuovo, Corso Scinà, via Borgo, piazza Castello, via Cala, Foro Italico, via Lincoln, via Oreto, corso Tuchery, piazza Indipendenza, corso Alberto Amedeo, fuori Porta Cuccia e via Carini.

A tale perimetro va aggiunta la via Esposizione con le sue diramazioni di destra e di sinistra, la via XX Settembre sino all'angolo di villa Boscogrande, nonchè le vie del rione Boscogrande.

La *zona B* comprende i seguenti altri perimetri:

a) Da piazza Castelnuovo per via Libertà e sue diramazioni adiacenti a destra, via La Marmora, piazza Leoni, via Campo, via Falde, Molo fino alla piazza Acquasanta.

b) Da fuori porta Cuccia per corso Olivuzza, fino alla via Noce, compresa via Perpignano, piazza Zisa, fino ad incontrare lo sbocco di via d'Ossuna compresa la stessa.

c) Da piazza Indipendenza per la via Colonna Rotta a piazza Ingastone.

Dalla medesima piazza Indipendenza pel corso Calatafimi fino alla via Cuba e da questa per piazza Porrazzi, corso Pietro Pisani.

In questo perimetro va compreso quello di via Cappuccini e quella di via Cipressi per la via Pindemonti ad incontrare il corso Calatafimi.

d) Dalla via Lincoln pel corso dei Mille fino al ponte Ammiraglio; dalla stessa via Lincoln per via Vespri.

e) Dal Foro Italico fino a Romagnolo.

Qualora le parti desiderassero la presa o la consegna a domicilio in località poste oltre ai limiti sopraindicati potranno contrattare in proposito con l'Impresa.

Le pagine 52, 53 e 54 dovranno essere annullate.

Circolare N. 219.

(SERVIZIO VII)

Compilazione dei fogli di corsa dei treni.

(Vedi art. 3 delle Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni).

Le scritturazioni fatte con matita copiativa sui fogli di corsa, si sono dimostrate praticamente poco chiare e talora anche illeggibili.

Si revoca, perciò, la facoltà di usare detta matita, accordata con l'art. 3 delle Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni, e si dispone che, d'ora innanzi, le scritturazioni stesse siano sempre fatte con inchiostro.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 286.

(SERVIZIO VII)

Esperimenti di piombatura carri con nuovi tipi di morse e di piombi.

Fra i diversi sistemi di piombatura dei carri, presentati alla Commissione incaricata degli studi per la unificazione dei tipi di morse e di piombi attualmente in uso nelle Ferrovie dello Stato, furono ritenuti meritevoli di un esperimento pratico la morsa ed i piombi presentati dalla Società Brevetti Postali e Ferroviari sedente in Torino e la morsa ed il piombo presentati dalla Ditta Tibaldi Cuppini e Bendini di Bologna.

L'esperimento avrà la durata di tre mesi a cominciare dal 1° ottobre p. v.; sarà fatto per tutti i carri misti e completi, chiusi ed aperti protetti da copertone, a Grande Velocità, Piccola Velocità accelerata e Piccola Velocità ordinaria in partenza o comunque manipolati dalle stazioni di Roma Termini, Torino P. Nuova, Alessandria e Bologna e destinati a qualunque stazione interna della Rete dello Stato o delle Ferrovie italiane ed estere corrispondenti.

Le stazioni di Roma Termini e Torino P. Nuova saranno fornite della morsa e dei due tipi di piombo della Società Brevetti; le stazioni di Alessandria e Bologna saranno invece fornite della morsa e del piombo Tibaldi e Comp.

DESCRIZIONE DELLE MORSE E DEI PIOMBI.

Morsa e piombi della Società Brevetti.

La morsa presentata dalla Società dei Brevetti Postali e Ferroviari è presso a poco eguale a quella attualmente in uso pei piombi rotondi; ha però il vantaggio di essere meno pesante e di permettere il cambio automatico dei numeri di controllo dal 1 al 99 mediante un pulsante che fa agire una rotella d'acciaio sulla quale i numeri sono incisi. Inoltre le due leve della morsa sono collegate fra di loro da una catenella la quale presso la leva inferiore che viene impugnata dal piom-

batore con la mano destra, porta un anello. Il piombatore introduce in esso l'indice della mano stessa, dimodochè dopo aver introdotto con la mano sinistra il piombo fra i punzoni, può tirando la catenella, abbassare la leva superiore in modo da tenere fermo il piombo fino a che impugnata con la mano sinistra la leva stessa, la fa abbassare totalmente fino a schiacciamento completo del piombo che viene ad assumere una forma biconvessa.

Caratteristica del piombo della Società Brevetti, è che esso esce dalla fusione unito ad una cordicella tricolore lunga circa 55 centimetri.

Dei due tipi di piombo presentati dalla Società Brevetti per l'esperimento, (vedasi allegato *I*) il tipo *A* ha due canaletti paralelli protetti da una sottilissima spirale d'acciaio, attraverso i quali si fa passare la cordicella nel modo indicato dalla figura 2.

Questo piombo, sia per la forma biconvessa a bordo sottile che acquista con la pressione, sia per la spirale d'acciaio che con la pressione si amalgama al piombo in modo da offrire una maggior robustezza, presenta serie difficoltà ad essere manomesso senza lasciare traccie evidenti.

Il tipo *B* ha un solo canaletto che attraversa il piombo (figura 3). In esso si introduce la cordicella, che è munita di una spina fatta a forma di spirale, nel modo indicato dalla figura 4, dimodochè il piombo pressato acquista la forma di cui la figura 6.

L'esperimento trimestrale dirà quale dei due tipi di piombo della Società Brevetti si dimostrerà migliore nella pratica applicazione.

Morsa e piombo Tibaldi e C.

La morsa Tibaldi è della forma e delle dimensioni di quella attualmente in uso per i piombi a *T* ed imprime sul piombo il nome della stazione e la data.

Il piombo Tibaldi è rotondo (vedasi allegato II° fig. 1); ha una delle faccie composto di tale materia e l'altra rivestita di una corazza di ferro sulla quale sono impressi il numero di controllo e le sigle F. S. Esce dalla fusione unito ad una molla d'acciaio la quale porta ripetuto alle estremità il numero di controllo ed ha inoltre impressa dall'altro lato la leggenda « Ferrovie Stato » dimodochè quando il piombo è pressato, notansi

nei due capi della molla e precisamente nel punto ove essa si innesta al piombo, da un lato i numeri di controllo e dall'altro le parole « Ferr. Stato », (vedasi allegato II° fig. 2) le quali indicazioni stanno a garantire che il piombo è intatto, inquantochè se un capo della molla venisse spezzato e poscia rimesso a forza nel piombo, entrerebbe in questo anche la parte di molla che porta la suddetta indicazione e quindi la mancanza anche parziale di tali particolari segnalerebbe facilmente la manomissione.

Per piombare il carro si fa passare la lamina d'acciaio attraverso all'occhiello nel quale entra il nasello del gancio di chiusura ed al foro esistente nel nasello stesso, facendo poi rientrare verticalmente nel piombo l'estremità della lamina che viene tenuta ferma dal piombatore con la mano sinistra fino che con la destra ha introdotto il piombo nella morsa (vedasi figura 4).

Il secondo piombo va applicato, come di consueto, agli occhielli superiori del carro tenendo presente che per piombare quei carri di polleria, bestiame, ecc. per i quali lo sportello viene assicurato al primo anzichè al secondo nasello del gancio di chiusura, occorre accoppiare due piombi in modo da formarne uno solo (fig. 3).

Per spiombare il carro, basta piegare strettamente verso la metà della sua lunghezza la molla, la quale mentre per la sua flessibilità può esser ridotta a forma curva anche di raggio minimo senza spezzarsi, si può facilmente spezzare piegandola ad angolo acutissimo.

La piombatura dei carri nelle suddette stazioni di Torino P. N., Roma Termini, Alessandria e Bologna coi nuovi sistemi da esperimentarsi dovrà essere di sovente sorvegliata dal capo gestione, dal capostazione e dall'Ispettore di Riparto i quali finito l'esperimento trimestrale, presenteranno ai Capi delle rispettive Divisioni di Movimento e Traffico una relazione dettagliata sull'esito dell'esperimento, sui pregi e sui difetti dei nuovi sistemi in confronto a quelli attualmente in uso e sulla convenienza o meno di adottarli.

Tutte le altre stazioni della Rete, destinatarie di carri provenienti dalle quattro suddette stazioni con piombi della Società Brevetti o della Ditta Tibaldi, nonchè quelle intermedie che per ragioni di smistamento e per necessità diverse dovessero aprire carri piombati con l'uno o l'altro dei due sistemi, do-

vranno compilare *mensilmente* e trasmettere alle rispettive Divisioni di Movimento e Traffico da cui dipendono, un prospetto secondo il modello qui appresso tracciato, allegandovi possibilmente i piombi che risultassero manomessi o comunque alterati od imperfetti.

ESPERIMENTO DEI NUOVI SISTEMI DI PIOMBATURA

Carri arrivati alla stazione di .... dal 1 .... al 31 ....

Carro		Provenienza	Contenuto	Se con piombi delle Soc. Brevetti o Tibaldi (1)	Condizione dei piombi e del contenuto (Le anormalità dei piombi dovranno essere descritte dettagliatamente).
Numero	Compl. o misto				

(1) Pei piombi della Società Brevetti indicare se tipo A o tipo B.

In base a tali notizie del personale delle stazioni ed a quelle dei conduttori risultanti, dai fogli di consegna e di accompagnamento, i signori Capi Divisione riassumeranno l'esito dello esperimento trimestrale in relazioni dettagliate delle quali dovranno risultare i prezzi ed i difetti dei due nuovi sistemi di piantatura e se e quale dei due sia consigliabile di adottare in via definitiva.

Le relazioni dovranno essere inviate a questa Direzione Generale (Servizio VII) entro il mese di gennaio 1909.

Restano invariate, in quanto non sieno modificate dal presente Ordine di Servizio, le vigenti norme relative alla piombatura dei carri ed alla custodia e manutenzione delle morse e dei piombi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 208.

(SERVIZIO VIII)

VIII Congresso internazionale delle Assicurazioni Sociali in Roma.

Per la circostanza del Congresso sopraindicato, viene ammessa, d'accordo colle Ferrovie secondarie seguenti: Società Veneta, Santhià-Biella, Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Sondrio-Tirano, Cremona-Borgo S. Donnino, e Valle Brembana, l'applicazione, a favore dei congressisti, della tariffa differenziale *B* per 20 viaggi di corsa semplice.

A tale uopo, alla consueta richiesta prevista dalla Concessione speciale *I* è stato sostituito un libretto analogo a quello adottato per il *I Congresso degli italiani all'estero in Roma,* di cui tratta la Circolare N. 114-1908, e cioè composto della copertina, e di 20 scontrini a matrice, ognuno dei quali da diritto di compiere un viaggio di corsa semplice a tariffa differenziale *B* in partenza da qualsiasi stazione ed in destinazione di qualunque altra, sia delle Ferrovie dello Stato, che delle Ferrovie secondarie predette.

Tale libretto vale anche per viaggiare sulle Ferrovie della Sardegna, verso presentazione di separati scontrini.

I 20 scontrini devono essere utilizzati in ordine progressivo, essi valgono per viaggiare nel periodo di tempo dal 1° al 31 ottobre 1908 incluso.

Salvo, quanto è stato sopra disposto, per l'uso di tale libretto, valgono le norme che vennero stabilite pel *I Congresso degli italiani all'estero* suindicato, ed alle quali le stazioni dovranno attenersi completamente.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 209.

(SERVIZIO VIII)

II Congresso nazionale degli Appaltatori di Casermaggio in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 28 settembre al 4 ottobre 1908.
Ritorno: dal 1° al 10 ottobre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 210.

(SERVIZIO VIII)

VI Congresso federale delle Associazioni di Misericordia in Pisa.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 22 al 28 settembre 1908.
Ritorno: dal 26 al 30 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 211.

(Servizio VIII)

XVIII Congresso di Medicina interna in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 20 al 29 ottobre 1908.
Ritorno: dal 26 ottobre al 3 novembre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 212.

(Servizio VIII)

Esposizione di Belle Arti in Genova.

Nella circostanza della esposizione sovra indicata, dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e giurati, quanto per le spedizioni delle opere d'arte, i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei termini di tempo seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E DEI GIURATI.

Andata e *ritorno* dal 15 ottobre al 31 dicembre 1908.

SPEDIZIONE DELLE OPERE D'ARTE.

Andata: dal 15 al 25 ottobre 1908
Ritorno: dal 1° al 31 dicembre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 213.

(SERVIZIO VIII)

Mostra di macchine agrarie e di bestiame bovino equino e suino in Badia.

Nella circostanza della esposizione suindicata devono essere applicati tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per la spedizione di macchine agrarie e bestiame bovino, equino e suino, i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e ritorno dal 25 al 30 settembre 1908.

SPEDIZIONE DI MACCHINE AGRARIE,
E BESTIAME BOVINO, EQUINO E SUINO.

Andata: dal 25 al 28 settembre 1908.
Ritorno: dal 27 al 30 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 220

(SERVIZIO VIII)

Congresso dell' Istituto di diritto internazionale in Firenze.
(Vedi Circolare N. 178-1908).

Si avverte che i termini di tempo per fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I pei viaggi dei congressisti, sono stati modificati come appresso:

Andata: dal 20 settembre al 5 ottobre 1908.
Ritorno: dall'8 al 30 ottobre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 40. 3 OTTOBRE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, ottobre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

CABINA A
Posto di blocco N. 1
CABINA A^bis
Posto N. 2
Fascio Merci
CABINA A
Alla Staz. Smistamento
Al Fascio merci
Alla tettoia
A Cabina A^bis
A Posto N. 3
GENOVA
PIACENZA
PIACENZA
GENOVA
OVADA
CANTALUPO
PEDALI AUBINE
PEDALE AUBINE
PEDALE AUBINE
Alla Staz. Smistamento
Al Fascio merci
Alla tettoia
NB. — Gli scambi segnati con A' sono muniti di fermascambi Rizzi.
Il segnale 37ª è munito di 2 serrature a puntello Rizzi.
Allegato all'Ordine di Servizio N.293 - 1908.
Posto di Manovra
Stazione di Smistamento
STAZIONE DI ALESSANDRIA
Cabine A e A^bis - Posto N. 2 - Nuova Stazione Smistamento
Apparati Centrali
Tip. - Lit. Ferrovie dello Stato - Bologna, 9 - 1908

LEGGE N. *421 del 9 luglio 1908, relativa al riscatto della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art 1.

Il Governo è autorizzato a corrispondere alla Società sicula occidentale, subconcessionaria della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, le somme che risulteranno dovute, in seguito a sentenza dell'autorità giudiziaria od a transazione da approvarsi a norma di legge:

a) per annualità di riscatto, dal 1° gennaio 1905 al 27 agosto 1973 e relativi interessi a decorrere dal 1° luglio 1905;

b) pel prezzo del materiale rotabile e di esercizio, e delle provviste, nonchè per relativi interessi a decorrere dal 1° gennaio 1905;

c) per eventuale indennizzo per l'esercizio speciale, tenuto dal 1° gennaio 1905 al 31 luglio 1907.

Art. 2.

In pendenza della definitiva risoluzione delle questioni attinenti alla determinazione dell'annualità di riscatto e del prezzo del materiale rotabile e di esercizio, e delle provviste, il Governo è autorizzato a corrispondere, a titolo di provvisionale sull'annualità di riscatto, la somma di L. 2,000,000 a decorrere dal 1° gennaio 1905, nonchè la somma di L. 3,174,248 79 pei detti materiali e provviste, oltre gli interessi che risulteranno dovuti e con riserva di definitiva liquidazione.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 171, del 23 luglio 1908.

Art. 3.

Il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati nell'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, per la provvista dei mezzi necessari per le spese di cui ai precedenti articoli, tenuto conto però della somma già autorizzata ed impegnata di L. 1,780,548 a titolo di sovvenzione governativa per la costruzione e l'esercizio della ferrovia.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 9 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

LEGGE *n. 435 del 9 luglio 1908, relativa al riscatto della linea* Lecce-Francavilla *e diramazione* Novoli-Nardò (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo è autorizzato a corrispondere alla Società delle strade ferrate meridionali l'indennità da determinarsi a norma dell'art. 25 del capitolato annesso alla convenzione approvata con R. decreto 26 maggio 1904, n. 447, per il riscatto della linea Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò, approvato con legge 15 luglio 1906, n. 324.

Dall'indennità stessa sarà prelevata la somma di L. 1,044,000 a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la fornitura di materiale rotabile e d'esercizio per la linea stessa, giusta la convenzione 10 dicembre 1907 stipulata fra il Governo e la detta Società.

Art. 2.

Il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati nell'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, per la provvista dei fondi necessari per la spesa di cui al precedente articolo.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 9 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE

BERTOLINI.
CARCANO.

Visto il guardasigilli: ORLANDO.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 172, del 24 luglio 1908.

LEGGE *n. 436, 9 luglio 1908, relativa al riscatto della ferrovia Mortara-Vigevano* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria l'annessa Convenzione stipulata in data 13 giugno 1907 tra il Governo da una parte e le Società per la ferrovia Mortara-Vigevano e per la ferrovia Vigevano-Milano dall'altra, in ordine al riscatto della linea ferrata da Vigevano a Mortara.

Art. 2.

Il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati nell'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, per la provvista dei fondi necessari al pagamento del corrispettivo di riscatto e delle somme eventualmente risultanti dal conto di conguaglio di cui all'art. 5 dell'annessa Convenzione.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 9 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE

BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 172: del 24 luglio 1908.

Allegato I.

N. 39 *di repertorio*

Convenzione fra lo Stato e la Società concessionaria della ferrovia Mortara-Vigevano, per il riscatto della detta linea.

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

L'anno millenovecentosette, addì tredici del mese di giugno, in Roma, ed in una sala del Ministero dei lavori pubblici, avanti di me avv cav. Ettore Giusti, segretario delegato alla stipulazione dei contratti di questa Amministrazione centrale, ed alla presenza dei signori Luigi Cappelletti del fu Achille nato in Roma, e Vito Ruggeri del fu Angelo, nato in Roma, domiciliati entrambi in questa capitale testimoni idonei a forma di legge ed a me personalmente cogniti, si sono costituite le Loro Eccellenze il prof. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici il prof. dottor Giuseppe Fasce, sotto-segretario di Stato pel tesoro, in assenza del ministro, giusta delega qui allegata sotto il n I, rappresentanti dell'Amministrazione dello Stato;

Il sig Ferrari-Trecate avv. cav Pietro fu Luigi, rappresentante la Società anonima concessionaria della ferrovia Mortara-Vigevano, come da delegazione conferitagli alla stipulazione del presente atto con deliberazione del Consiglio di amministrazione di detta Società in data 28 aprile 1907, qui allegata sotto il n. II;

ed il signor conte Ascanio avv. Barbavara fu Luigi, come rappresentante della Società per la ferrovia Vigevano-Milano, come da delegazione conferitagli alla stipulazione del presente atto con deliberazione del Consiglio d'amministrazione di detta Società in data 27 aprile 1907, qui allegata sotto il n. III.

Premesso:

che con legge 11 luglio 1852, n. 1406, del Regno di Sardegna venne accordata alla Società anonima per le strade ferrate da Mortara a Vigevano (costituita con atto 11 marzo 1852, rogito Dondena, ed approvata con R. decreto 16 aprile succes-

sivo) la concessione per la costruzione di un tronco di strada ferrata che, partendo dalla città di Mortara, mettesse a quella di Vigevano, sotto la esatta osservanza delle clausole e condizioni del capitolato 23 maggio 1852 annesso alla legge medesima;

che l'esercizio di detta strada ferrata, aperta nel 24 agosto 1854 fu assunto prima dallo Stato a termini dell'art. 17 del suddetto capitolato, fu passato poi alla Società della ferrovia Vigevano-Milano, ceduto in seguito alla Società dell'Alta Italia, e quindi alla Società per le Strade Ferrate Rete Mediterranea e quindi tornato allo Stato;

che con l'art. 32 di detto capitolato fu stabilito « dopo il periodo di 30 anni potrà il Governo riscattare la concessione della Strada ferrata pagandone il prezzo »;

che nello stesso art. 32 venivano stabilite le norme secondo le quali sarebbesi dovuto determinare il prezzo di riscatto;

che il termine di 30 anni di cui nel predetto articolo venne a compiersi fino dal 24 agosto 1884, dalla quale epoca spetta al Governo la facoltà di riscattare, in ogni tempo, la Strada ferrata;

che, pertanto, con formale atto di diffida 30 dicembre, 1901, fu dichiarato alla Società di voler riscattare, a sensi del patto e della legge, la concessione della detta Strada ferrata, offrendosi di pagarne il dovuto prezzo;

che, essendosi fissata al 1° gennaio 1903 la data dell'effettuazione del riscatto, il quinquennio di base per la determinazione del prezzo di riscatto viene formato dagli anni 1898-1902;

che, sulle risultanze degli utili netti ottenuti dalla Società del detto quinquennio, si è determinato in L. 200,411.58 l'utile medio netto dei tre anni migliori;

che, essendo stata la legge di approvazione della Convenzione pubblicata nella *Gazzetta Piemontese* il 28 e 29 luglio 1852, la concessione (fatta per 80 anni) si estinguerebbe il 29 luglio 1932; onde la capitalizzazione dell'annualità deve farsi per anni 29, mesi 6 e giorni 29, periodo di tempo intercedente tra il 1° gennaio 1903 e il momento dello spirare della concessione;

che, pertanto, con tale criterio, si è proceduto alla capitalizzazione della suddetta annualità di riscatto di L. 200,411.58, in ragione del 100 di capitale per 5 di rendita, risultandone il prezzo di riscatto nella somma capitale di L. 3,061,402.30;

che nel periodo intermedio fra il 1° gennaio 1903 (epoca in cui avrebbe dovuto essere pagato il suddetto capitale) e il giorno in cui il pagamento avrà luogo, la concessionaria ha continuato e continuerà a percepire le proprie quote di prodotto, a senso degli articoli 22 e 29 del capitolato; onde interessa allo Stato eseguire un conguaglio tra le dette quote di prodotto e gli interessi maturati per il non ancora eseguito pagamento del corrispettivo di riscatto.

Tutto ciò premesso, si è convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Valendosi della facoltà attribuitagli dall'art. 32 del capitolato 23 maggio 1852, annesso alla legge 11 luglio 1852, n. 1406, il Governo riscatta dalla Società anonima della strada ferrata Mortara-Vigevano la concessione di questa ferrovia a datare dal 1° gennaio 1903, restando da tale data di pieno diritto sciolta e risoluta la concessione accordata con la detta legge 11 luglio 1852.

Art. 2.

In corrispettivo del riscatto di cui all'articolo precedente il R. Governo pagherà alla Società la somma capitale di tre milioni sessantunmila quattrocentodue e centesimi trenta, risultante dalla capitalizzazione al cento per cinque dell'annualità di riscatto, a senso dell'art. 32 del capitolato.

Art. 3.

Mediante il corrispettivo sopra convenuto, la Società anonima della ferrovia Mortara-Vigevano s'intenderà pienamente soddisfatta di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa potesse competerle verso il Governo in dipendenza del suddetto capitolato di concessione, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente Convenzione.

La Società medesima si rende garante verso il Governo di ogni danno o molestia per parte di terzi relativamente a lavori e provviste di ogni genere da essa eseguiti per la costruzione della linea.

Art 4.

Emanata la legge di approvazione della presente Convenzione, per questo solo fatto il Governo entrerà in piena ed assoluta proprietà della ferrovia riscattata, della quale è già in possesso dal 1° gennaio 1908; e la Società della ferrovia Mortara-Vigevano, garentendo la proprietà dei terreni da essa acquistati per la costruzione della linea, consegnerà al Governo, entro tre mesi dalla data d'approvazione, i documenti comprovanti che quei terreni sono liberi da ogni vincolo o peso, salvo i pesi pubblici. Il Governo dal canto suo provvederà, entro il termine di un anno dalla stessa data, per le occorrenti volture catastali relative al passaggio dei beni dalla Società allo Stato.

Art. 5.

Parimente entro tre mesi dalla data di approvazione della Convenzione, dovrà essere regolato con la Società il conto di *dare* ed *avere* per gli esercizi dal 1903 in poi, coi seguenti criteri di conguaglio:

a) saranno calcolati a credito della Società gli interessi annuali nella misura infraindicata sul capitale di riscatto, le somme pagate durante l'anno per imposte terreni e fabbricati e quelle annualmente versate per la partecipazione dello Stato agli utili netti, tutto con valuta al 31 dicembre di ciascun anno;

b) saranno viceversa calcolate a debito della Società le quote incassate sui prodotti lordi di esercizio della linea con valuta al 31 dicembre di ciascun anno.

Gli interessi a credito della Società sulle somme di cui alla lettera *a*) e quelli a debito di essa sulle altre somme di cui alla lettera *b*) saranno computati al saggio del 6 per cento dal 1° gennaio 1903 al 13 luglio 1905 (epoca in cui fu mutata la ragione dell'interesse legale commerciale) e del 5 per cento dal 14 luglio 1905 in poi.

Art. 6.

La somma capitale fissata in corrispettivo del riscatto sarà poi ripartita tra la Società Mortara-Vigevano e quella Vigevano-Milano, giusta le Convenzioni fra di esse intervenute re-

stando in tal modo, nei riguardi di detto riparto, liberato lo Stato da qualsiasi responsabilità verso la Società della Vigevano-Milano, la quale nulla potrà mai pretendere dallo Stato per la quota di partecipazione ad essa spettante sui prodotti della Mortara-Vigevano.

Art. 7.

La presente Convenzione non sarà valida nè definitiva se non dopo che sarà stata approvata dall'assemblea generale degli azionisti della Società Vigevano-Milano nei rispettivi riguardi e sanzionata per legge.

Art. 8.

La presente convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

Il ministro dei lavori pubblici
E. GIANTURCO.

Il sottosegretario di Stato per il tesoro
G. FASCE

FERRARI-TRECATE PIETRO.
AVV. ASCANIO BARBAVARA.
LUIGI CAPPELLETTI, teste.
VITO RUGGERI, teste.

Il segretario ai contratti
ETTORE GIUSTI.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Appendice N. 1 all'Ordine Generale N. 17-1908.

(SERVIZIO I)

A completamento di quanto è stato detto all'art. 25 dell'Ordine Generale N. 17-1908 (Boll 37) relativo all'ordinamento delle Divisioni della Trazione e del Materiale rotabile, delle Sezioni distaccate e delle Officine del Materiale, si stabilisce che gli uffici di dirigenza delle Officine principali, debbano essere, agli effetti dell'articolo 5 dell'Ordine Generale N. 11-1908 (Boll. 16), assimilati agli uffici compartimentali, nel senso cioè che il rispettivo Capo abbia a intervenire, quando il Capo del Compartimento lo ritenga opportuno, alle riunioni del Comitato di esercizio.

Si dovranno inoltre apportare allo stesso Ordine Generale 17-1908 ed all'allegato elenco delle circoscrizioni, le seguenti rettifiche ed aggiunte:

A pag. 832 del Bollettino è da sostituire la parola *Sottostazioni* con la parola *Stazioni*.

» » 844 — colonna sesta, cancellare: e *Alessandria*.

» » 845 — colonna quinta, (Sezione di Brescia) aggiungere le linee: *Lecco-Sondrio*; (1) *Colico-Chiavenna*; (1) e la nota:

(1) *per gli eventuali servizi a vapore.*

» » 846 — alla Divisione di Ancona, colonna sesta, aggiungere: *Rimini*.

» » 848 — colonna quinta, l'ordine delle linee, dipendenti direttamente dalla Divisione di Palermo, deve essere:

Palermo-Leonforte (e); *Termini I.-Rometta* (e); *Roccapalumba-Aragona; Palermo-Trapani; Porto Empedocle-S. Caterina; Canicattì-Ragusa*.

e quello delle linee dipendenti dal Riparto di Catania deve essere:

Rometta-Messina-Catania-Leonforte; Bicocca-Siracusa-Ragusa (e); *Valsavoia-Caltagirone*.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella Seduta del 23 settembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 291.

(Servizio VIII)

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 223-1908).

Col 4 ottobre 1908 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vino comune guasto ed uva pigiata, ecc.*, in partenza dalle stazioni delle linee Meridionali indicate nella tariffa stessa ed in destinazione della stazione di *Osimo Castelfidardo.*

Per conseguenza, nell'intestazione della tariffa eccezionale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione di *Osimo Castelfidardo.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 292.

(Servizio VIII)

Servizi diretti internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 239-1908)

Carri esteri muniti di baracche o cassoni pel trasporto di vetrerie, carbone vegetale, ecc.

Si prevengono le stazioni e gli Uffici interessati che a datare dal 3 ottobre 1908 rimangono abrogate le disposizioni relative ai *carri esteri muniti di baracche o cassoni pel trasporto di vetrerie, carbone vegetale*, ecc., diramate colla Istruzione N. 37-1891 della ex Rete Mediterranea nonchè coll'Ordine di Servizio N. 80-1891, e Circolare-gialla N. 15-1903 della ex Rete Adriatica.

In conseguenza le baracche ed i cassoni di cui trattasi, saranno esenti dalle tasse di trasporto nel viaggio d'andata e verranno considerate come gli attrezzi di carico di proprietà privata, ed assoggettati alle norme per essi stabilite dalle Prescrizioni Generali di tariffa dei diversi Servizi diretti.

Le stazioni di transito ai punti di confine dovranno pertanto astenersi dall'applicare l'etichetta verde Mod. *A*-159-*a* sui fogli di via scortanti i vagoni in parola.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Ordine di Servizio N 293.

(SERVIZIO XI)

Attivazione di nuovi segnali all'ingresso della stazione di Alessandria dalla parte del Bivio Bormida, di Ovada e di Cantalupo.

Ultimati i lavori per la costruzione della nuova stazione di smistamento di Alessandria, e della linea di allacciamento di essa con le linee di Piacenza, Genova, Ovada e Cantalupo, e sistemata la medesima stazione di Alessandria verso tali quattro direzioni in conseguenza del suo innesto con la nuova linea per Ovada, si dispone che a partire dalle ore 12 del giorno 17 ottobre 1908 vengano attivati i seguenti impianti:

a) nuovi segnali di protezione e di partenza dalla stazione di Alessandria verso il Bivio Bormida, Ovada e Cantalupo.

Tali segnali e i deviatoi che costituiscono la diramazione delle linee di Piacenza, Genova, Ovada e Cantalupo verranno manovrati da una nuova cabina situata in vicinanza alla detta diramazione e che si denominerà « Cabina A *bis* ».

b) nuovi segnali di marciapiede e dischetti bassi in corrispondenza al nuovo binario di tettoia ed a quello di deposito vettura, destinati al servizio dei treni di Ovada.

Tali segnali e i deviatoi interessanti i binari anzidetti verranno manovrati dall'attuale Cabina A.

c) segnale di protezione ed altro di partenza dalla nuova stazione di smistamento verso il Dongione, che saranno manovrati da un posto centrale situato all'ingresso di Alessandria e che saranno collegati con serrature di sicurezza tipo Rizzi-Sola ai deviatoi interessanti i binari di corsa.

Nessuna variazione verrà introdotta nella distribuzione e nel numero dei posti di blocco fra le stazioni di Alessandria (Cabina A) e di Spinetta; cosicchè l'attuale Cabina A di Alessandria continuerà a funzionare come posto di blocco N. 1 del tronco di linea suddetto.

Nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio sono tinteggiati in nero i nuovi segnali che verranno attivati, mentre sono indicati a soli contorni quelli già in funzione.

Sono indicati con linea più marcata i binari adibiti al servizio della linea Alessandria-Ovada, e ogni deviatoio e segnale porta il numero della leva e l'indicazione della Cabina dalla quale viene manovrato. Sono pure indicate le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Tutti i segnali che sullo schizzo portano indicazioni di altra categoria e non sono segnali d'avviso, sono da considerarsi di 1ª categoria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 294.

(Servizio VIII)

Servizi internazionali

Tassa di pesatura-Verifica del peso e della natura o qualità delle merci, ecc.

(Vedi ordine di Servizio N. 239-1908).

Il comma *b*) del punto 20, Capo III dell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901) viene annullato e sostituito dal seguente:

b) quando si riscontri che il peso riconosciuto sia inferiore a quello dichiarato, e la differenza oltrepassi il 3 % del dichiarato.

Nel primo capoverso del punto 50, Capo V della detta Istruzione, devonsi introdurre le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Sono da cancellarsi le parole « *in più od* » colle quali principia la 6ª riga; e nella 8ª riga, alle parole « si applicherà pure a titolo di multa, ecc. » sono da sostituirsi quelle « *si applicherà, invece della tassa di pesatura, a titolo di multa, ecc.* »

Raccomandasi alle stazioni ed uffici di prender nota delle modificazioni di cui sopra, alle pagine 24 e 41 dell'Istruzione in parola.

Il Direttore Generale.
R. BIANCHI.

Circolare N. 223.

(Servizio X)

Servizi diretti coll'estero che durante l'inverno 1908-1909 devono essere effettuati con materiale F. S.

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 287 si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali i quali durante l'inverno 1908-09 dovranno essere fatti con materiale F. S. sono quelli indicati nell'annesso prospetto.

Il servizio diretto Milano-Marsiglia (via Ventimiglia), non indicato nel prospetto, continuerà ad effettuarsi coi treni 67/139 e 133/70 colle modalità finora seguite e colle carrozze finora usate per tale servizio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Servizi diretti internazionali da farsi con

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
1. Servizi colla Svizzera, via Sempione:				
Milano-Neuchatel	254 e 257	Milano	ABiy 58616-58635	tutte
Milano-Ginevra	252 e 255			
Milano-Ginevra	254 e 257			
Milano-Ginevra	256 e 251			
2. Servizi colla Svizzera, via Gottardo:				
A) Servizi facenti capo a Genova:				
Genova-Basilea	68 e 71	Genova	ABiz 59050-59067	5
Genova-Zurigo	68 e 71			
B) Servizi facenti capo a Milano:				
Milano-Basilea	66 e 71	Milano	ABiz 59050-59067	13
Milano-Basilea	308 e 73			
Milano-Zurigo	308 e 73			

materiale F. S. durante l'inverno 1908-1909.

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio in composizione a ciascun treno	in turno	Carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze in riparazione	ANNOTAZIONI
Milano C.	1 1 1 1	2 2 2 2	3 a Milano C.	Verona	Le carrozze che risulteranno disponibili dopo che siano stati coperti i servizi diretti e le riserve stabilite potranno essere messe in composizione ai treni della linea Milano-Domodossola (esclusi i treni locali).
Genova P.P.	1 1	2 2	1 a Genova P.P.	Torino	In caso di mancanza di carrozze del gruppo 59050-59067 questi servizi potranno essere effettuati con carrozze ABLIz gruppo 650-661. Si dovrà però, per quanto è possibile, evitare di mettere nello stesso treno due di queste carrozze. In caso di mancanza di carrozze anche di quest'ultimo gruppo la Stazione di Genova dovrà chiederne una del gruppo 59050-59067 alla Stazione di Milano, avvertendo la Delegazione veicoli.
Milano C.	1 1 1	2 2 2	2 a Milano C.	Verona	In caso di assoluta deficienza di carrozze del gruppo 59050-59067 una delle carrozze circolanti coi treni 308 e 73 potrà *eccezionalmente* essere sostituita con una carrozza a tre assi del gruppo 58616-58635 ed in mancanza anche di queste, con una del gruppo 58601- 58605.

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
3. Servizi per oltre Svizzera, via Gottardo:				
Ventimiglia-Genova-Basilea-Colonia-Amsterdan . . .	137/34 e 63/136	Genova	ABLlz 650 a 661	tutte
4. Servizi Italo-Austro-Germanici, via Ala:				
Roma-Monaco-Berlino . . .	24/404 e 401/31	Roma	ABlz 59068-59085	10
Firenze-Monaco-Berlino (*a*) .	32/402 e 403/23	Firenze		8
Milano-Monaco	81/406 e 405/94	Milano	ABIy 58636-58655 ABIy 58600-58605	10(*b*) 6
Verona-Monaco-Neunkirchen (*c*)	403 e 408	Venezia	ABIy 58606-58615	tutte
5. Servizi Italo-Austriaci, via Pontebba:				
Roma-Vienna.	24/44/174 e 171/41/31	Roma	ABIy 58636-58655	10
Milano-Vienna	91/174 e 171/1496	Milano	id.	10(*a*)

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio: in composizione a ciascun treno	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio: in turno	Carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze in riparazione	ANNOTAZIONI
Genova	1	4	1 a Ventimiglia e possibilmente 1 a Genova P.P.	Torino	Le carrozze del gruppo controindicato devono servire in caso di bisogno, anche pei servizi Genova-Basilea e Genova-Zurigo.
Roma Ter.	1	5	2 a Roma Ter.	Firenze	(a) Il servizio Firenze-Monaco sarà fatto con vetture F.S. a partire dal 1° Gennaio 1909. (b) Le 10 carrozze del gruppo 58636 a 58655 assegnate a Milano devono servire anche per il servizio Milano-Vienna-Pontebba, pel quale servizio non possono essere sostituite con vetture di altri gruppi. Nel caso pertanto in cui fosse deficiente il numero di carrozze del gruppo 58636-58655 in circolazione, pel servizio Milano-Monaco saranno da usarsi carrozze del gruppo 58600-58605. (c) Il servizio Verona-Monaco-Neunkirchen cesserà col 31 Ottobre 1908, ed appena cessato, la Stazione di Verona curerà il regolare ritiro dall'estero delle relative carrozze ed il loro invio a Torino P.N. per il servizio Torino-Trieste di cui il punto 6.°
Firenze S.M.N.	1	4	2 a Firenze S.M.N.	Firenze	
Milano C.	1	2	1 a Milano C. del gruppo 58600-58605	Verona	
Verona P. V.	1	3	1 a Verona P.V.	Verona	
Roma Ter.	**1**	**4**	**2 a Roma Ter.**	Firenze	(d) Le carrozze del gruppo 58636-58655 assegnate a Milano devono servire normalmente anche per il servizio Milano-Monaco (V. punto 4°). Si richiama però, che per quest'ultimo servizio possono adoperarsi anche le carrozze del gruppo 58600-58605, le quali però non possono essere utilizzate per il servizio Milano-Vienna.
Milano C.	**1**	**3**	**2 a Milano C.**	Verona	

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
6. Servizi Italo-Austriaci, via Cormons e via Cervignano:				
Venezia-Cormons-Trieste . .	174/2724 e 2725/171		A^{vcr} 15062-15065	
			AB^{vcr} 55047-55056	
Venezia-Cormons-Trieste . .	178/422 e 421/177		» 55204-55206	
			» 50500-50507	
Venezia-Portogruaro-Trieste .	334 e 1593		» 55219	
			» 50886-50893	
Venezia-Portogruaro-Trieste .	1594 e 435	Venezia	B^{vcr} 20839-20848	tutte
			» 25005 e 25013	
Udine-Cormons-Trieste . . .	422 e 421		» 25020 e 25021	
			C^{vcr} 32625-32636	
Udine-Cormons-Trieste . . .	2724 e 2725		» 32389-32399	
			» 32500-32506	
Udine-Cormons-Trieste . .	2726 e 2713		D^{vcr} 80059-80068	
Torino-Trieste, *via Venezia-Cervignano.*	91/1592 435/1496/82	Torino	ABIv 58606-58615	tutte

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio: in composizione a ciascun treno	in turno	Carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze in riparazione	*ANNOTAZIONI*
Venezia	2 (1A e 1B)	—		Verona	Il materiale specializzato per questi servizi, in parte è munito di Freno a vuoto completo e in parte della sola condotta per freno a vuoto. L'impiego dei veicoli con sola condotta deve essere limitato ai casi di assoluta mancanza di veicoli provvisti di freno a vuoto completo. I veicoli che risultassero disponibili dopo avere coperto i servizi diretti e le scorte, potranno essere utilizzati per treni facenti capo a Venezia.
	1 (AB)	—			
	6 (3 AB, 2 C, 1 D)	—	1 A, 2 B, 2 C, 1 D a Venezia		
	6 (3 AB, 2 C, 1 D)	—			
	3 (2 C e 1 D)	—	1 C, 1 D ad Udine		
	3 (2 C e 1 D)	—			
	1 (D)	—			
Torino P. N.	1	2	2 a Torino P.N.	Torino	Questo servizio sarà iniziato col 15 novembre 1908. Le carrozze sono le stesse del servizio Verona-Monaco-Neunkirchen che cessa col 31 ottobre 1908, per cui dovrà esser loro cambiata la scritta di residenza.

Circolare N. 221.

(SERVIZIO VIII)

Congresso Generale dei medici condotti in Palermo.

(Vedi Circolare N. 203-1908)

Si avverte che è stato eccezionalmente concesso ai congressisti provenienti dal Continente di potere effettuare il tratto Napoli Palermo e ritorno anche per via di mare, e quindi dovranno dalle stazioni essere accettate, pel suindicato Congresso, le richieste rilasciate anche pel viaggio in destinazione di Napoli e ritorno.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 222.

(SERVIZIO VIII)

Il Congresso della Società Italiana per il progresso delle scienze in Firenze.

Per la circostanza del Congresso sopraindicato viene ammessa, d'accordo colle Ferrovie minori, colle quali esiste il servizio cumulativo dei trasporti dei viaggiatori in base alla Concessione speciale I, l'applicazione a favore dei congressisti, dei ribassi portati dalla detta Concessione, colla facoltà d'usufruirne, oltre che per l'andata a Firenze, per i viaggi di ritorno da Firenze, od altri, dopo l'apertura del Congresso.

A tale uopo alla consueta richiesta prevista dalla Concessione speciale I, fu sostituito un libretto, composto della copertina e di sei scontrini a matrice, ognuno dei quali dà diritto di compiere un viaggio di corsa semplice a tariffa differenziale B.

Tale libretto vale anche per viaggiare sulle Ferrovie della Sardegna, verso presentazione di separati scontrini.

Ogni libretto porta il timbro a secco dell'Amministrazione ferroviaria, e negli spazi della copertina, il nome e la firma del congressista, il bollo del Comitato, nonchè la firma del Presidente ed il numero progressivo del libretto. La copertina ha pure uno spazio apposito pel timbro della stazione originaria di partenza, e lo spazio per la dichiarazione d'intervento, al Congresso.

Per tale modo il libretto fa altresì le veci per ogni congressista, della tessera personale di riconoscimento.

I sei scontrini devono essere utilizzati in ordine progressivo: essi valgono per viaggiare nel periodo di tempo dal 14 ottobre al 5 novembre 1908 incluso, però gli scontrini N. 3 e seguenti, non potranno essere utilizzati che a partire dal 18 ottobre, e non saranno validi se il libretto non porterà « nell'apposito spazio nell'interno della coprtina » la certificazione dell'intervento al Congresso, firmata dal presidente del Congresso medesimo.

Lo scontrino N. 1 è riservato pei viaggi sulle ferrovie della Sardegna nonchè sulle Ferrovie della Sicilia (linee dello Stato).

Lo scontrino N. 2 vale per tutti indistintamente i viaggi a Firenze, tanto dei congressisti partiti dal continente quanto di quelli in provenienza dalle isole. Questi ultimi se ne varranno pel percorso ferroviario dal punto di sbarco a Firenze.

Quando lo scontrino N. 1 non viene utilizzato nel modo sopraindicato, sarà staccato dalla stazione che ritira lo scontrino N. 2, ed annullato.

Gli scontrini dal N. 3 al N. 6 valgono per qualunque viaggio, compresi quelli da effettuarsi sulle Ferrovie della Sardegna e della Sicilia (linee dello Stato), nonchè per far ritorno alla stazione originaria di partenza.

All'inizio di ogni viaggio il congressista deve presentare alla stazione di partenza lo scontrino regolarmente compilato ancora unito al libretto: la stazione, verificata la regolarità dello scontrino e della copertina, stacca lo scontrino stesso ed opera in tutto come nei viaggi degli Impiegati dello Stato, muniti di libretto.

Esauriti gli scontrini, o cessata la validità del libretto, questo deve essere ritirato dalla stazione per la quale è stato utililizzato l'ultimo scontrino.

Il biglietto rilasciato collo scontrino N. 2 dà diritto a due fermate intermedie anche di durata superiore a quella normale.

I biglietti rilasciati cogli altri scontrini danno diritto alle fermate stabilite dall'allegato 7 alle tariffe.

I biglietti valgono per tutti i treni indicati negli orari ufficiali ferme le esclusioni e le limitazioni da questi stabilite.

Per i viaggi di cui trattasi valgono, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli in base alle Concessioni speciali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 224.

(Servizio VIII)

I Congresso nazionale dei vigili sanitari in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovra indicato devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 20 al 28 ottobre 1908.
Ritorno: dal 25 al 31 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 225.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione internazionale dell'industria, lavoro ed arti decorative in Venezia.

Per la circostanza della sovraindicata esposizione devono essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni delle merci, i ribassi portati dalla Concessione speciale 1ª sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite e nei termini di tempo seguenti:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E DEI GIURATI.

Andata e *ritorno*: dal 15 ottobre al 30 novembre 1908

SPEDIZIONI DELLE MERCI.

Andata: dal 15 ottobre al 10 novembre 1908.
Ritorno: dal 20 al 30 novembre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

Ordine Generale N. 13-1908 (Boll. N. 24) — A pag. 488, comma *g*) dopo le parole: « di grado inferiore al 7° » aggiungere: « *e per la durata non superiore al congedo ordinario* ».

Ordine di Servizio N. 286-1908 (Boll. N. 39) Alla quinta riga del terz'ultimo capoverso, leggasi: « *pregi* » anzichè « *prezzi* » e « *piombatura* » anzichè « *piantatura* ».

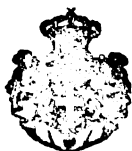
I due allegati, anzichè con lettere A e B, devono essere distinti, in armonia al detto Ordine di Servizio, con i numeri romani I e II. Nell'allegato II le parole: « *Fig. 1. Prima della pressione* » si riferiscono ai due primi disegni e le parole « *Fig. 2. dopo la pressione* » si riferiscono ai disegni terzo e quarto. Quindi tali indicazioni vanno inserite rispettivamente fra il primo e secondo disegno e fra il terzo ed il quarto.

Ordine di Servizio N. 278-1908 (Boll. N. 38) — Al secondo capoverso in luogo di « (*edizione 16 novembre 1908*) » leggasi: « (*edizione 16 novembre 1898*) ».

Istruzione sulla richiesta. somministrazione contabilità delle scorte dei materiali per il Servizio del Mantenimento di cui l'Ordine di Servizio N. 172 (Bollettino N. 26). — A rettifica dell'errata-corrige inserita nel Bollettino N. 30, il capoverso *i*) del punto I della citata Istruzione resta modificato come appresso:

« *i*) Ai buoni F. 180 ed F. 181 ed a quelli F. 22 ed F. 23 che vengono inviati al Servizio del Mantenimento, dovranno essere allegate le veline, avvertendo che, mentre per i buoni F. 180 basta una sola velina, per quelli F. 181 occorrono le veline di tutti e due i tagliandi ».

Nella tabella B allegata alla citata Istruzione sostituire a « *Piastrine di stringimento, ecc.* »: « *Piastrine di stringimento speciali, di arresto, ecc.* (*a peso*) ».

N. B. Le piastrine di stringimento marca P. 40 si prendono in carico a numero.

Anno I - N. 41.

10 Ottobre 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁂

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, ottobre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-73

Ordine Generale N. 18.

(SERVIZIO I)

Ordinamento del Servizio centrale della Trazione, Materiale rotabile e Officine.

Art. 1. — Il Servizio centrale Trazione, Materiale rotabile ed Officine (X), istituito in conformità al Regio Decreto 2 luglio 1908, N. 453, provvede allo studio e sorveglia la costruzione del materiale rotabile in genere destinato al servizio delle linee della Rete, provvede a quanto ha relazione con l'impiego delle locomotive e delle automotrici, nella trazione dei treni e nelle manovre, si occupa della loro manutenzione e di quella delle carrozze, dei bagagliai e dei carri.

Il Servizio è retto da un Capo Servizio che risponde del suo andamento e provvede o nella sua competenza o provocando le decisioni di competenza del Direttore Generale e del Consiglio d'Amministrazione, per tutti gli affari e le materie del proprio servizio secondo il presente Ordine generale.

Il Servizio centrale ha sede in Firenze: ha alla sua dipendenza diretta le Divisioni compartimentali della Trazione e del Materiale rotabile e le Officine indicate nell'Ordine generale N. 17-1908, ed è ripartito nei due Rami:

I. Trazione.

II. Materiale rotabile.

Comprende inoltre:

L'Ufficio centrale di contabilità della Trazione e del Materiale.

L'Ufficio di segreteria e personale.

Art. 2. — Il Ramo « *Trazione* » comprende tre Divisioni:

a) Divisione « *Trazione a vapore* », costituita dagli Uffici.

1°) Depositi locomotive; ripartizione, utilizzazione, manutenzione delle locomotive.

2°) Prestazioni delle locomotive, regolamenti ed istru-

zioni sul servizio di macchina, studi ed esperimenti, combustibili e lubrificanti, rifornitori, premi e statistica, affari diversi.

b) Divisione « *Officine-locomotive* ». costituita dagli uffici;

3°) Esercizio delle officine-locomotive, riparazioni delle locomotive nelle officine dello Stato e private.

4°) Impianti, sistemazioni e macchinario delle officine-locomotive.

c) Divisione « *Trazione elettrica* », costituita dagli Uffici:

5°) Circolazione materiale elettrico, regolamenti ed istruzioni, esercizio delle Centrali e stazioni di trasformazione, riparazione del materiale elettrico, affari diversi.

6°) Studi di nuovi impianti di trazione elettrica, provviste ed impianto di macchinario per le centrali, le stazioni di trasformazione e le officine, provviste di macchinario elettrico.

Art. 3 — Il Ramo « *Materiale* » comprende di due Divisioni:

a) Divisione « *Veicoli* », costituita dagli uffici:

1° Circolazione e manutenzione corrente, verifica, untura e pulitura dei veicoli, servizio cumulativo.

2° Esercizio delle officine-veicoli, riparazione dei veicoli nelle officine dello Stato e private.

3° Impianti, sistemazioni, e macchinario delle officine-veicoli.

b) Divisione « *Studi e collaudi* » costituita dagli Uffici:

4° Studi e disegni del materiale rotabile.

5° Costruzione, modificazioni e collaudo delle locomotive.

6° Costruzione, modificazione e collaudo dei veicoli.

7° Approvvigionamenti di grossi materiali, di pezzi di ricambio, e materiali da lavoro.

8° Inventari del materiale rotabile.

La Divisione Studi e Collaudi ha inoltre alla propria dipendenza gli uffici e posti di sorveglianza e collaudo istituiti o da istituirsi, a seconda dei variabili bisogni, nei centri più importanti in Italia od all'estero, per controllare la costruzione dei rotabili e dei grossi materiali di ricambio presso l'industria privata.

Art. 4. — Il Ramo « Trazione » ed il Ramo « Materiale » sono retti da Sotto Capi Servizio, i quali coadiuvano il Capo Servizio e, per il ramo rispettivo, hanno azione anche sull'Ufficio centrale di contabilità e su quello di segreteria e personale.

Il Capo Servizio nei casi di assenza o di impedimento, verrà sostituito nei modi che saranno stabiliti dal Direttore Generale.

Art. 5. — Le attribuzioni del Servizio Centrale della Trazione e del Materiale e sono le seguenti:

studio dei tipi dei nuovi rotabili, e delle relative condizioni di fornitura, compilazione dei disegni e dei capitolati tecnici d'appalto per le forniture da sottoporsi all'approvazione del Direttore Generale;

studio dei programmi, e compilazione dei preventivi e delle proposte al Direttore Generale per acquisti di nuovi rotabili, in relazione allo sviluppo del traffico ed alle previsioni pel rinnovamento di rotabili da sostituire;

sorveglianza sulla costruzione dei rotabili, verifiche e ricevimento in consegna dei medesimi,

sorveglianza, a mezzo delle Divisioni compartimentali, dei rotabili sotto garanzia; trattazione delle pratiche per addebiti alle Ditte e relative liquidazioni;

studio delle modifiche e migliorie al materiale rotabile; presentazione delle proposte per l'approvazione in quanto sia necessaria della spesa, disposizioni per l'esecuzione dei lavori, constatazioni e liquidazioni dei lavori eseguiti; provvedimenti per la graduale unificazione dei tipi dei rotabili, e dei pezzi di ricambio;

tenuta dell'inventario tecnico-contabile del materiale rotabile della Rete;

tenuta dell'inventario e della gestione del parco delle sale montate;

preparazione dei disegni e capitolati per le forniture di materiali di ricambio e da lavoro; studio del fabbisogno di tali materiali, relative proposte per acquisti, disposizioni per la distribuzione dei materiali tra i Magazzini;

studio dei tipi e determinazione delle condizioni tecniche di fornitura del macchinario, dei mezzi d'opera ed attrezzi per le officine, per i depositi, le squadre di rialzo, le centrali elettriche e le stazioni di trasformazione che forniscono energia su condutture primarie;

studi e proposte per il miglioramento e l'aumento del macchinario di officina, di rifornitori, ecc. e dei mezzi d'opera esistenti, provvedimenti per l'esecuzione degli impianti, sorveglianza e relative liquidazioni;

sorveglianza sulla costruzione, in quanto occorra, e collaudi dei materiali di ricambio e da lavoro, dei macchinari e mezzi d'opera, attrezzi e materiali d'esercizio per la Trazione e le officine, a mezzo anche delle Divisioni compartimentali;

revisione e presentazione alla superiore approvazione dei preventivi annuali di materiale minuto d'esercizio in aumento inventario;

studi di massima per la sistemazione ed i miglioramenti degli impianti in genere per la Trazione e per le Officine di riparazione esistenti, nonchè per gli impianti nuovi, in relazione ai bisogni determinati dallo sviluppo del traffico e dall'aumento dei rotabili della Rete,

controllo delle forniture di combustibili, lubrificanti, ed altre materie di consumo. e determinazione delle condizioni tecniche di fornitura; controllo sulle forniture di energia per trazione elettrica;

istruzioni sull'organizzazione del lavoro nelle officine;

istruzioni, sorveglianza ed ispezioni sulla manutenzione corrente e sui lavori di riparazioni delle locomotive e dei veicoli, presso i depositi, le squadre di rialzo e le officine;

controllo sulla produzione, sull'impiego di mano d'opera e sul consumo di materiali;

studio delle norme e dei programmi per riparazioni di rotabili presso l'industria privata, proposte di contratti, disposizioni relative e sorveglianza;

ripartizione delle locomotive tra i Compartimenti, istruzioni, controllo ed ispezioni sulla loro buona utilizzazione;

istruzioni e vigilanza sui depositi-locomotive;

sorveglianza generale sul buon andamento del servizio di trazione tanto rispetto alla regolarità, quanto rispetto alla economia dell'esercizio;

studi ed esperimenti concernenti le locomotive ed i veicoli in circolazione;

norme e provvedimenti per l'istruzione tecnica del personale delle locomotive e delle automotrici e per l'impiego di speciali apparecchi;

disposizioni sulle prestazioni delle locomotive e automotrici, sulla trazione multipla, sulle velocità massime delle locotive e veicoli, sulla frenatura, ecc.;

disposizioni e sorveglianza sulla verifica ed untura dei

veicoli, pulitura delle carrozze, freni continui, riscaldamento dei treni, e relative disposizioni;

norme per la circolazione dei veicoli; trattazione colle Ferrovie estere delle questioni tecniche concernenti i veicoli in servizio cumulativo, i servizi diretti internazionali, i transiti di veicoli speciali, od i trasporti di carichi speciali;

accettazione ed inscrizione di veicoli privati nel parco delle Ferrovie dello Stato;

studi e progetti di massima per la trazione elettrica; impianti del macchinario delle centrali elettriche e delle stazioni di trasformazione che forniscono energia alle condutture primarie; esercizio delle centrali elettriche e delle dette stazioni;

controllo sull'impiego di agenti avventizi e sul lavoro straordinario richiesti per bisogni eccezionali e temporanei; sulle spese per indennità di trasferta e per le altre competenze accessorie al personale della Trazione e delle Officine;

norme di contabilità speciali al Servizio, e controlli saltuari sulla regolarità delle gestioni;

studio del preventivo annuo delle spese per la Trazione ed il Materiale:

riassunti mensili delle spese contabilizzate dalle Divisioni ed Officine e controllo delle spese stesse; provvedimenti e proposte;

norme per regolare la gestione delle scorte di materiali tenute dai depositi-locomotive e dalle squadre di rialzo ; controlli saltuari;

preparazione dei dati statistici concernenti la Trazione ed il Materiale;

tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia del personale degli Uffici Centrali, compilazione dei ruoli delle competenze del personale stesso, gestione del fondo di scorta, e tenuta degli inventari degli Uffici, rilascio dei biglietti di servizio dei buoni bagaglio e delle lettere di porto;

altri affari concernenti la Trazione ed il Materiale;

Art. 6. — Sono di competenza del Capo del Servizio della Trazione e del Materiale:

a) l'approvazione di modifiche al materiale rotabile ed al proprio materiale di esercizio, riconosciute necessarie e da eseguirsi in conto esercizio;

b) la determinazione delle norme per regolare i turni

ed orari di servizio del personale di macchina, a complemento delle disposizioni ministeriali vigenti, e per l'assegnazione delle locomotive al personale;

c) la determinazione dei criteri per l'uniforme interpretazione ed applicazione delle disposizioni concernenti: le indennità per ore di lavoro e percorrenza, ed i premi al personale di macchina per economia, per minuti ricuperati e di regolarità di servizio; i cottimi nelle officine; i premi per economia ai capi-deposito e al personale addetto ai motori; i premi approvati dal Consiglio d'Amministrazione in applicazione dell'art. 189 delle disposizioni stesse per cointeressamento alla regolarità ed economia del servizio ed alla manutenzione dei rotabili;

d) l'applicazione dei tipi di orario alle varie località pel personale dipendente determinati d'accordo col Servizio del personale;

e) l'assunzione e l'esonero di operai e manovali avventizi colle norme stabilite e nei limiti delle piante approvate, per gli uffici del Servizio centrale;

f) l'autorizzazione del lavoro straordinario in genere per il personale del Servizio centrale, delle officine, e pel personale d'ufficio dipendente dalle Divisioni compartimentali della Trazione e del Materiale, e di quello non determinato da circostanze eccezionali e transitorie pel restante personale dipendente dalle Divisioni suddette, entro il limite di spesa annua assegnato;

g) i provvedimenti per invio di personale della Trazione e delle Officine in sussidio temporaneo da un Compartimento all'altro, e dalle Divisioni compartimentali al Servizio centrale o viceversa;

h) la concessione dei congedi ordinari al personale del Servizio centrale ed ai Capi delle Divisioni compartimentali e delle Officine direttamente dipendenti;

i) le concessioni dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi tanto al personale del Servizio centrale quanto a quello dipendente dalle Divisioni compartimentali, di grado inferiore al 4°, purchè non importino aumento di spesa;

k) i traslochi degli agenti del grado 7° ed inferiori, del Servizio Centrale e delle Divisioni compartimentali, in quanto, per questi ultimi, eccedano la competenza dei Capi Divisione,

beninteso purchè non vengano destinati a posti d'importanza superiore al grado dell'agente e salvo avvertire il Servizio del personale;

l) la concessione di sussidi e di anticipazioni al personale del Servizio centrale, nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni:

m) l'applicazione delle punizioni al personale del Servizio Centrale nei limiti di competenza degli art. 48 e 49 del regolamento del personale;

n) la ripartizione della somma annualmente assegnata per aumento di materiale d'esercizio tra le Divisioni compartimentali, e l'approvazione delle variazioni nei limiti della somma stabilita.

Art. 7. — Il Servizio Trazione e Materiale prende accordi col Servizio del Personale, cui spetta di provvedere:

a) per le variazioni, su proposta delle Divisioni compartimentali o di iniziativa del Servizio centrale, alle piante organiche del personale;

b) per stabilire le norme generali da seguire nella assegnazione, in via permanente, di funzioni superiori, per stabilire le eventuali limitazioni da prescrivere alle Divisioni Compartimentali per le assegnazioni di funzioni superiori di loro competenza, in relazione all'art. 10, comma *c*), dell'Ordine generale 17-1908; e per assegnare in via permanente funzioni di grado superiore al personale del Servizio centrale e delle Divisioni, in quanto eccedano, per queste ultime, la loro competenza;

c) per assegnazione permanente di funzioni di grado pari od inferiore diverse da quelle inerenti alla qualifica degli agenti;

d) per passaggi di personale della Trazione e del Materiale ad altri Servizi o viceversa;

e) per i traslochi di personale del Servizio centrale e delle Divisioni di grado superiore al 7°;

f) per le concessioni di congedi straordinari eccedenti la competenza del Capo del Servizio Trazione e Materiale;

g) per lo studio e la compilazione delle norme di massima regolanti gli orari del personale;

h) per l'interpretazione sia di massima sia nei singoli casi, del Regolamento del personale e delle disposizioni sulle

competenze accessorie e per gli studi sulle eventuali modificazioni, salvo quanto è stabilito dal precente art. 6;

i) per le norme da seguire nell'assunzione del personale speciale al Servizio Trazione e Materiale, per i programmi di esame, le sessioni e la nomina delle relative commissioni, per gli accertamenti di idoneità relativi a determinate funzioni;

k) per le proposte di aumenti anticipati e promozioni di grado del personale dei gradi superiori all' undicesimo per il personale delle Divisioni, nonchè a capo squadra operai ed a capo-verificatori; oltre a quelle di tutto il personale del Servizio centrale;

l) per gratificazioni al personale, che non siano comprese nella competenza dei Capi Compartimento;

m) per gli esoneri del personale di grado superiore al 9°, oltre a quelli di tutto il personale del Servizio centrale;

n) per le proposte di punizione degli agenti dipendenti dalle Divisioni compartimentali, che eccedano la competenza di queste, ed implichino questioni tecniche: eccettuate quelle concernenti anormalità nel servizio dei treni e manovre, per le quali si provvede come all'art. 9.

Art. 8. — Il Servizio Trazione e Materiale fornisce gli elementi necessari al Servizio Approvvigionamenti e Magazzini per le forniture dei rotabili, macchinari, mezzi di opera e materiali di ricambio e di consumo in genere che lo riguardano, e per la formazione degli elenchi delle Ditte da invitarsi alle gare od alle trattative private, ed interviene in queste e nelle proposte di aggiudicazione, in quanto sia richiesto da ragioni tecniche.

Dà parere al Servizio Approvvigionamenti sulle domande per proroghe di consegne, o per condono di multe per consegne ritardate, relative a forniture di rotabili, macchinari, attrezzi, pezzi di ricambio, ecc.

Provvede di accordo col Servizio Approvvigionamenti e Magazzini, per la sorveglianza sulla fabbricazione degli agglomerati presso le Ditte nazionali.

Provvede di accordo con esso per dare le norme circa le somministrazioni ed i versamenti di materiali, e la contabilità relativa, nei rapporti con quello dei Magazzini.

Art. 9. Il Servizio Trazione e Materiale procede d'accordo col Servizio Movimento e Traffico, nello studio dei tipi

delle carrozze, dei bagagliai, e dei carri e per i programmi di acquisto di tali rotabili, da sottoporsi al Direttore Generale.

Interviene:

nella stipulazione fatta dal Servizio Movimento e Traffico delle convenzioni di noleggio di veicoli e loro applicazione, in quanto concerne i tipi, le modalità delle constatazioni, ed i provvedimenti per i pezzi di ricambio e la liquidazione delle avarie;

nello studio dei progetti d'orario dei treni fatte dal Servizio Movimento in quanto abbia rapporto coll'utilizzazione delle locomotive e del personale di macchina;

nelle modificazioni ai regolamenti d'esercizio e loro norme d'applicazione, in quanto interessino la trazione;

nei provvedimenti che occoresse prendere per assicurare o regolare l'esercizio in casi d'interruzione di linee che interessino più Compartimenti, od in altre contingenze eccezionali;

nelle pratiche relative a convenzioni con altre ferrovie per servizi cumulativi, stazioni o tronchi con servizi in comune, e prestazioni diverse, od a convenzioni con terzi per binari d'allacciamento e simili, in quanto ha rapporto colla trazione e colla parte tecnica del servizio dei veicoli;

nell'esame delle inchieste o rapporti e nelle proposte di provvedimenti punitivi eccedenti la competenza del Comitato di esercizio e delle Divisioni per anormalità nel servizio dei treni e delle manovre.

Art. 10. — Il Servizio Trazione e Materiale prende accordi col Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori per i progetti e l'esecuzione dei lavori murari, fabbricati e lavori di armamento per la sistemazione degli impianti di officina, per le officine nuove, per gli impianti speciali alla trazione ed al servizio dei veicoli, e per le Centrali e Stazioni per la trazione elettrica,

Interviene inoltre nell'esame dei progetti di ampliamento delle stazioni, in quanto riguardano la Trazione ed il servizio dei veicoli.

Prende accordi col Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori per i progetti concernenti la sistemazione del servizio d'acqua, per la ventilazione delle gallerie, e per le ammissioni di locomotive e veicoli alla circolazione sulle varie linee, e per le relative limitazioni.

Art. 11. — Il Servizio Trazione e Materiale si vale dell'Istituto Sperimentale per gli studi sulla scelta dei materiali, sul perfezionamento delle prescrizioni tecniche di fornitura, e su questioni tecniche speciali, come quelle concernenti la depurazione delle acque e la ventilazione delle gallerie.

Ricorre pure all'Istituto Sperimentale per le verifiche e le prove, nei laboratori da esso dipendenti, sui campioni di fornitura dei materiali, sulle qualità delle acque, sui metalli e simili, per la taratura e manutenzione di apparecchi di precisione.

Art. 12. — Il Capo del Servizio, pel disimpegno delle sue attribuzioni secondo il presente Ordine generale od in base agli ordini del Direttore generale, corrisponde direttamente coi Capi degli altri Servizi centrali, coll' Istituto Sperimentale, coi Capi delle dipendenti Divisioni compartimentali, e coi Capi delle officine poste alla sua diretta dipendenza.

Corrisponde direttamente anche colle Sezioni e coi Riparti di Trazione e colle officine dipendenti dalle Divisioni compartimentali per trasmissione di documenti e per disposizioni urgenti, dando in questo caso avviso alle Divisioni delle disposizioni impartite.

Art. 13. — I Capi delle Divisioni e dell'Ufficio di contabilità possono essere autorizzati dal Capo Servizio a corrispondere per interpellanze e notizie puramente d'ordine coi Capi delle Divisioni compartimentali e delle officine dipendenti direttamente dal Servizio Centrale.

Art. 14. — Il presente Ordine generale ha vigore dal 1° Novembre 1908 colla quale data viene sciolto l'Ufficio Studi per impianti e trasformazioni di officine, esistente a Torino.

Con disposizione della Direzione Generale verranno stabilite le date alle quali gli Uffici del Servizio della Trazione e Materiale, che non si trovano già a Firenze, vi dovranno essere trasferiti.

Sono abrogate tutte le precedenti disposizioni in argomento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 295.

(SERVIZIO VIII)

Completamento in stazioni intermedie del carico di derrate alimentari spedite a P. V. A.

(Vedi Ordine di Servizio N. 45-1908).

Nell'elenco delle Ditte, alle quali è accordata la facoltà di completamento di carico per i trasporti di derrate alimen- a P. V. A., pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 2-1905, sono da aggiungere le seguenti:

CARLO GRASSI di . . . . Milano.
VINCENZO DI BELLA di . . . . Catania.
INNOCENZO STRANO e C. di . . . . . Catania.
SANTI OLIVERI di . . . . Catania.
SOCIETÀ NAZIONALE DI TRASPORTI F.LLI GONDRAND succursale di . . . . Palermo.
VINCENZO DE LUCA di. . . . . . . Pagani.
CARMINE SORRENTINO di . . . . . . Torre Annunziata

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 296.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale N. 1006 P. V.

Vedi Ordine di Servizio N. 277-1908,

Il richiamo N. 6 alla tariffa eccezionale N. 1006 P. V., che figura a piè della pagina 214 del volume IV delle tariffe, edizione 1908, è sostituito dal seguente: « Limitatamente ai trasporti indirizzati alle Ditte aventi binario raccordato con la stazione ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 297.

(SERVIZIO VIII)

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

Nell' Allegato *B* all' Ordine di Servizio N. 55-1907 devono essere aggiunte, a pag. 14-15, le seguenti *Agenzie,* le quali hanno cominciato a funzionare nello scorso mese di settembre e sono state abilitate anche alla vendita dei biglietti di abbonamento speciali delle serie rispettivamente indicate:

Bari: - Serie VI, VIII, IX, X, XI, XII.
Catanzaro: - Serie IX, X, XII, XIII.

Nell'Allegato stesso, e pure a pag. 14-15, deve depennarsi *l'Agenzia Turner di Napoli,* la quale ha cessato di funzionare come Ufficio di vendita biglietti per conto delle Ferrovie dello Stato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 298.

(SERVIZIO VII)

Nuova stazione di Borgio Verezzi della linea Genova-Ventimiglia.

A cominciare dal treno 1207 del 12 ottobre 1908 la stazione di Borgio Verezzi verrà abilitata agli incroci ed alle precedenze e il servizio sarà disimpegnato nel nuovo fabbricato viaggiatori situato alla progressiva 65.734,61 da Sampierdarena.

Detta stazione ha i seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori a destra nel senso Genova-Ventimiglia;

due binari di corsa compresi fra le progressive Kilometri 65 + 448.61 e 65 + 951.61, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, della lunghezza utile di m. 405;

segnali a disco collocati rispetto ai treni in arrivo, a destra quello verso Pietra Ligure, a sinistra quello verso Finalmarina, ed alla distanza dell'asse del F. V. rispettivamente di m. 817 e M. 886;

piano caricatore con magazzino merci e corrispondente binario con carico di fianco, allacciato in due punti alla prima linea;

ufficio telegrafico incluso ai circuiti 1068 bis e 1551 con le iniziali di chiamata BG.

Si indicano qui appresso le modificazioni che in conseguenza sono da apportarsi al Prontuario Generale delle distanze chilometriche (Edizione 1° luglio 1908):

Pag. 18 – Cancellare di contro al nome della stazione di Borgio Verezzi la lettera *T* nella 15ª finca.

Pag. 123 – (tabella 31). Modificare come appresso le distanze:

da Borgio	Verezzi	a Cervo S. Bartolomeo	Km	33
»	»	a Diano Marina . . .	»	36
»	»	a Noli	»	12
»	»	a Pietraligure. . . .	»	3
»	»	a Spotorno	»	15

Tali varianti dovranno essere apportate dalle stazioni interessate anche nei prontuari in uso presso le gestioni viaggiatori e merci.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 299.

(Servizio XI)

Servizio a semplice binario sul ponte sul Po a Mezzanacorti fra le stazioni di Bressana Bottarone e di Cava Manara.

(Vedi Ordine di Servizio N. 8-1905 e 13-1907 (Compartimento Genova) e N. 112 e 174-1908)

Il servizio a semplice binario sul ponte sul Po a Mezzanacorti, che, in base all'Ordine di Servizio N. 174-1908, si è effettuato finora sul binario dei treni dispari, a cominciare dal treno 69 del giorno 15 ottobre 1908 verrà invece eseguito sul binario dei pari, ferme restando tutte le disposizioni vigenti al riguardo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 300.

(Servizio VII)

Carri assegnati temporaneamente a privati, e da questi arredati con botti per trasporti vinicoli.

Anche quest'anno si sono ceduti temporaneamente a privati, perchè questi li arredino con botti per i trasporti di prodotti vendemmiali, carri scoperti a sponde basse, di cui verrà prossimente pubblicato l'elenco dei numeri e la ragione sociale dei relativi concessionari.

Ai trasporti eseguiti a mezzo di tali carri devesi applicare per il percorso sulle ferrovie italiane, la sopratassa di L. 0,00515 per chilometro e per tonnellata della *nuova* portata inscritta sui longaroni.

Eccettuata questa condizione speciale, i trasporti suddetti devono essere regolati dalle tariffe e condizioni in vigore e per la tassazione dei medesimi, le stazioni devono attenersi ai dati iscritti sui singoli veicoli.

Per quanto riguarda la circolazione, la spedizione a carico ed a vuoto, il diritto e il modo di disporre dei carri arredati,

valgono le norme stabilite dal Regolamento pei carri privati, pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 83-1908 esclusa però la corresponsione di L. 2,00 per carro e per giorno, in caso di ritardata resa dei carri vuoti.

La concessione avrà termine col 31 gennaio 1909, e le stazioni dovranno porre speciale attenzione a che dopo quella data, le Ditte concessionarie non utilizzino abusivamente i carri di cui trattasi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 226.

(SERVIZIO VIII)

Congresso dei Consiglieri, delegati dalle circoscrizioni regionali dell'Unione Nazionale fra viaggiatori e rappresentanti di commercio in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 9 al 12 ottobre 1908.
Ritorno: dall'11 al 15 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 227.

(SERVIZIO VIII)

Congresso della Società Nazionale per la Storia del Risorgimento Italiano in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso suindicato devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle condizioni e norme dalla medesima stabilite, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 12 al 19 ottobre 1908.
Ritorno: dal 17 al 24 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 228.

(SERVIZIO VIII)

Congresso dell'Associazione elettrotecnica italiana in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dall'11 al 17 ottobre 1908.
Ritorno: dal 13 al 25 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 229.

(SERVIZIO VIII)

Congresso federale fra le associazioni per le cure marine e montanine in Modena.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei limiti di tempo seguenti:

Andata: dal 20 al 25 ottobre 1908.
Ritorno: dal 25 al 30 ottobre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 230.

(SERVIZIO IX)

Trasporti militari in conto corrente.
(Vedi Ordine di Servizio N. 176-1908).

Si è riscontrato che nell'eseguimento dei trasporti militari in conto corrente molte stazioni non si attengono alle disposizioni emanate con l'Ordine di Servizio N. 176-1908. Ad evitare i gravi inconvenienti che da ciò derivano e che sono di ostacolo alla regolare contabilizzazione dei detti trasporti, si invitano le stazioni alla rigorosa osservanza delle disposizioni di cui sopra, ricordando in particolar modo:

che le spedizioni debbono essere scortate da note di spedizione o da lettere di porto di modello e di colore speciale (Mod. *I*-118 verde, per la G. V. e Mod. *I*-119 gialla per la P. V.) nel numero prescritto di esemplari (uno per il servizio interno; due o tre, secondo i casi, per il servizio cumulativo);

che, insieme a tali documenti, debbono essere presentate dalle Autorità militari le richieste di spedizione Mod. 444 bianca, o Mod. 445 gialla e quindi non possono aver corso in conto corrente trasporti senza richiesta, o con richiesta di altro modello;

che ai sensi dei punti 7 e 11 dell'anzidetto Ordine di Servizio, non devono mai omettere di esporre sui riassunti spedizioni, in luogo delle tasse, l'indicazione: « *Trasporto militare in conto corrente* », anche abbreviata (*T. M. C. C.*) e di registrare a parte, nei riassunti arrivi i trasporti di cui trattasi sotto il titolo ben visibile di *Trasporti militari in conto corrente*; con speciale raccomandazione ai transiti interni di curare che sia, *in tutti i casi, stabilita ed esposto sui documenti il credito spettante alle ferrovie secondarie pei trasporti in servizio cumulativo,* in base alle tariffe militari. Le stazioni interne, invece, debbono esporre soltanto le eventuali tasse accessorie (grue, copertoni, magazzinaggio, soste, ecc.) lasciando in bianco lo spazio relativo alle tasse di porto, senza annullarlo con tratti di penna.

E' poi della massima importanza che all'atto dello svincolo delle merci sia fatta apporre anche a tergo della richiesta di spedizione la firma di ricevuta, non permettendo di asportare i materiali dalla stazione se gli incaricati delle Amministrazioni militari si rifiutassero o non fossero in grado di ottemperare alla detta formalità.

Le richieste, così firmate, saranno rimesse al competente Controllo, solidamente unite al documento di trasporto, salvo quanto è particolarmente disposto al punto 10 del citato Ordine di Servizio, pei trasporti in servizio cumulativo.

E' infine indispensabile, per gli opportuni provvedimenti, che le stazioni a loro volta segnalino al « *Controllo Prodotti di Firenze* » le anormalità facenti carico alle autorità militari speditrici o riceventi, indicando caso per caso il Corpo, lo Stabilimento, il Magazzino, ecc., che perseverasse nei lamentati errori.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 42. 17 OTTOBRE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, ottobre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-73.

Parte terza. — **Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:***

Ordine Generale N. 19.

(SERVIZIO I)

Ordinamento dei Servizi centrali

A partire dal 1° novembre 1908 sarà attuato l'ordinamento dei Servizi centrali previsto dal R. Decreto 2 luglio 1908 n. 453 e per conseguenza dalla stessa data:

a) Gli affari delle espropriazioni passano dal Servizio XII al Servizio I (Segretariato).

b) Il Servizio del controllo prodotti (attuale Servizio IX) con le dipendenti Divisioni, entra a far parte del Servizio VIII;

c) Il Servizio XIII viene disciolto e in sua vece si costituisce lo speciale ufficio provvisorio, di cui all'art. 2 del R. Decreto succitato, che sarà denominato « Ufficio stralcio ».

Con la stessa data 1° novembre prossimo si costituisce il Servizio « Navigazione » (nuovo Servizio IX).

A mente poi dell'art. 10, ultimo comma, della legge 7 luglio 1907 n. 429, il Direttore Generale presiede direttamente ai Servizi dal I al VI ed ai Servizi IX e X (gruppo locomozione); il Vice Direttore Generale Comm. Ing. Ausano Caio è specialmente preposto all'azione dei Servizi XI e XII e dell'ufficio Stralcio (gruppo lavori), ed il Vice Direttore Generale Comm. Ing. Luigi Alzona è specialmente preposto all'azione dei Servizi VII e VIII (gruppo esercizio). I due Vice Direttori Generali coadiuvano inoltre il Direttore Generale nella dirigenza degli altri Servizi a norma di speciali disposizioni interne.

(Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza pomeridiana del 9 ottobre 1908).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 301.

(SERVIZIO VII)

Treno di lusso Altona-Amburgo-Genova " Lloyd Express ".

Il 14 ottobre 1908 partirà da Altona per Genova il primo treno di lusso Lloyd Express destinato a favorire il movimento dei viaggiatori che intendono di approfittare delle partenze dei piroscafi che salpano da Genova per le Americhe, l'Australia e l'Ertremo Oriente. Detto treno, che però non farà servizio per il pubblico giungerà il 15, alla ore 5,50, a Chiasso.

Il servizio per il pubblico s'inizierà col treno in partenza da Altona il giorno 15, ed in senso inverso col treno in partenza da Genova il 16 con proseguimento da Chiasso il giorno stesso alle ore 18,10.

Il detto treno verrà effettuato giornalmente e sul percorso italiano farà servizio viaggiatori e bagagli, con le norme risultanti dall'orario murale in data 1° giugno 1908, a Chiasso, Como, Milano e Genova.

Tale treno è gia compreso negli orari di servizio (orario generale in vigore) ed è designato con la sigla *AG* pel senso dei treni dispari e con quella di *GA* per il senso inverso. Sarà composto di due bagagliai, due carrozze a letti ed una carrozza ristorante, tutti a carrelli. Saranno comunicati al Personale interessato i numeri dei veicoli della Compagnia Internazionale delle carrozze a letti che sono adibiti a questo treno.

L'effettazione del treno di lusso Lloyd Express è regolata da apposito contratto che è stato distribuito agli Uffici interessati.

Oltre le disposizioni speciali contenute in tale contratto, valgano provvisoriamente per detto treno anche le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 12-1908, in attesa della pubblicazione dell'apposito Ordine di Servizio internazionale.

Le Divisioni Compartimentali di Genova e di Milano, ognuna per la propria parte, daranno tutte le disposizioni necessarie per assicurare la regolare attivazione di questo treno.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 302.

(SERVIZIO IX)

Aggiunta del percorso Portogruaro–S. Giorgio di Nogaro–Udine agli itinerari di alcuni biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 72-1907).

A parziale modificazione del punto 8° dell'Ordine di Servizio 72-1907 e nell'intento di maggiormente facilitare il pubblico nei casi di acquisto di biglietti di abbonamento speciale delle serie III, III^bis e V validi 15 o 30 giorni e 3 mesi, con richiesta dell'estensione della percorrenza al tratto Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine, si è stabilito che la stazione di Udine, alla quale più specialmente tali domande vengono presentate, rilasci, insieme al biglietto di abbonamento speciale, un apposito biglietto a foglietto valevole per il percorso summentovato, portante a stampa l'indicazione del percorso, del prezzo e della validità.

Tale biglietto dovrà dalla stazione di Udine essere completato con l'apposizione del timbro e con l'indicazione del nome del titolare (che dovrà altresì firmarlo) della serie, classe, numero e validità del relativo biglietto di abbonamento speciale al quale deve essere unito dalla parte del margine gommato.

Rimane ferma l'apposizione della stampiglia prescritta dall'Ordine di Servizio sopracitato per i biglietti emessi dagli Uffici abilitati, e da tutte le altre stazioni.

Le disposizioni di cui trattasi dovranno avere effetto a datare dal giorno 20 ottobre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 303.

(Servizio XI)

Attivazione di un apparato Max Judel all' attraversamento della tramvia elettrica Napoli-Caivano colla linea Foggia-Napoli al P. L. Km. 188.274.86.

Dalle ore 12 del giorno 31 ottobre 1908 verrà attivato un apparato tipo Max Judel per la manovra degli aghi di deviazione e dei segnali di protezione dell' attraversamento della tramvia elettrica Napoli-Caivano con la Ferrovia Foggia-Napoli in corrispondenza al P. L. al Km. 188.274.86 all' estremo Foggia della stazione di Casoria Afragola.

Detto attraversamento sarà protetto, lungo la ferrovia:

a) verso Foggia, dall'attuale segnale a disco di 2ª categoria di protezione della stazione di Casoria. Detto segnale verrà manovrato dalla stazione col consenso meccanico del P. L. di cui trattasi;

b) verso Napoli da un dischetto impiantato sul piazzale della stazione di Casoria al Km. 188.232 e che avrà significato di segnale di partenza dei treni;

c) lungo la tramvia da due deviatoj di sicurezza preceduti da due semafori, dei quali quello verso Napoli si trova a m. 79.50 dell'attraversamento e quello verso Caivano a m. 82.80.

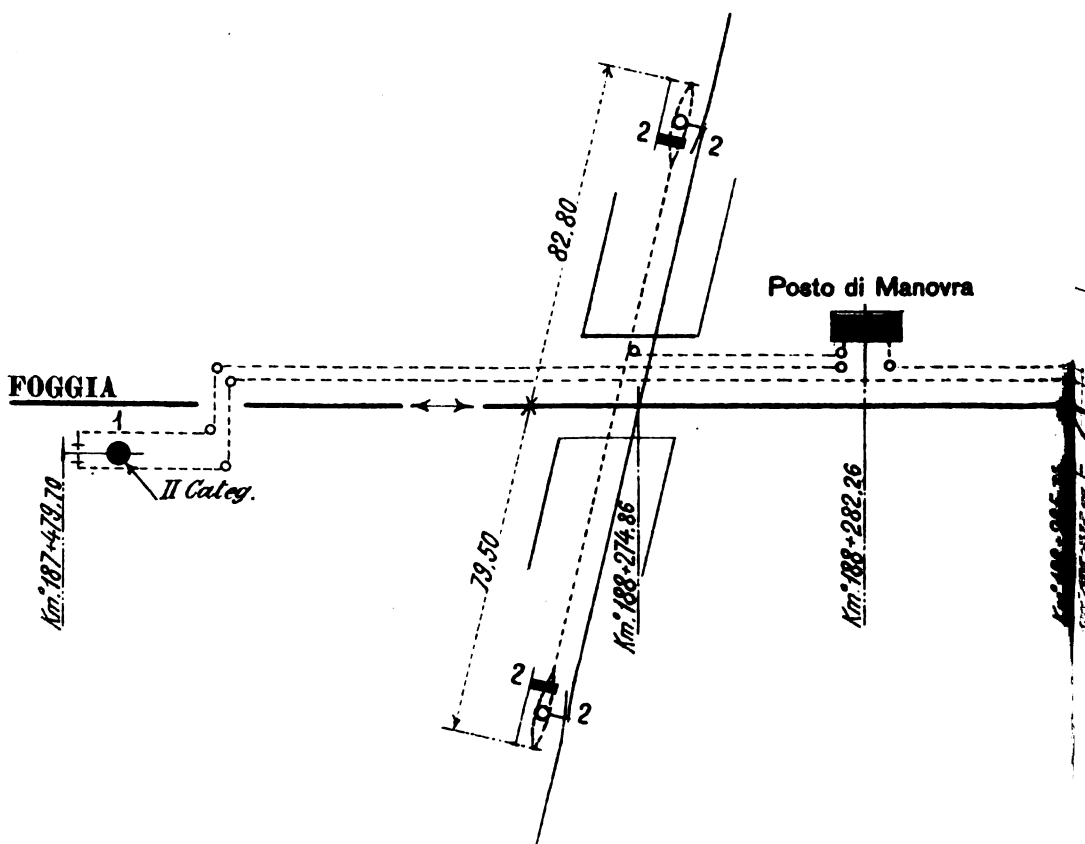
Nello schizzo allegato sono indicati i segnali suddetti e tutte le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Il Direttore Generale.
R. BIANCHI.

Allegato all' Ordine di Servizio N. 303 - 1908.

LINEA NAP

Stazione di Ca

Attraversamento della tramv

OLI - FOGGIA

soria - Afragola

a elettrica Napoli - Caivano

Ordine di Servizio N. 304.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa differenziale C.

In relazione all'art. 6 della legge N. 406 del 9 luglio u. s. si pubblica, nell'allegato al presente, la nuova *tariffa differenziale*, che verrà indicata con la lettera C ed i cui prezzi saranno da applicarsi, *a datare dal 1° gennaio 1909*, pei viaggi delle seguenti categorie di persone:

1° impiegati delle amministrazioni centrali e provinciali dello Stato e loro famiglie (Concessione speciale C);

2° maestri e maestre delle scuole elementari comunali e degli asili infantili (Concessione speciale VIII);

3° persone addette alle Case di Sua Maestà e dei Reali Principi, viaggianti per conto delle Case medesime, e domestici dei Personaggi di Corte che viaggiano per R. servizio (art. 4 della Concessione speciale A);

4° famiglie dei militari ed altre persone che ora fruiscono della tariffa differenziale B in base al Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie;

5° agenti ferroviari e persone di famiglia e di servizio viaggianti con biglietti serie C;

6° famiglie dei giornalisti professionisti italiani ed esteri.

I prezzi della nuova tariffa differenziale C sostituiranno, per le suaccennate categorie di viaggiatori, quelli risultanti dalle colonne 7, 8 e 9 del Prontuario da 1 a 2200 chilometri. Questi ultimi prezzi continueranno, peraltro, a rimanere in vigore pei viaggi a tariffa differenziale B in base alle concessioni speciali non nominate qui sopra.

Le *norme e condizioni* attualmente stabilite pei viaggi di cui ai punti 1°, 2°, 3° e 4° rimarranno immutate anche dopo l'entrata in vigore della nuova tariffa, e pei viaggi degli agenti ferroviari e famiglie (punto 5°) e delle famiglie dei giornalisti (punto 6°) verranno a suo tempo impartite opportune disposizioni.

Per quanto concerne le vie facoltative, si avverte che l'elenco pubblicato con l'Istruzione N. 48-1904 R. M., con l'Ordine di Servizio N. 89-1904 R. A. e con la Circolare N. 86-1904 R. S., cesserà di avere vigore al termine del corrente anno.

Dal 1° gennaio 1909, pei viaggi in base a tutte indistintamente le Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari, varrà l'elenco delle vie facoltative e deviazioni pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908 (Bollettino N. 9) e già in vigore pei viaggi a tariffa differenziale A.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Tariffa differenziale C.

Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore			Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore			Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe		1ª classe	2ª classe	3ª classe		1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	0 10	0 10	0 05	**31**	2 30	1 65	1 10	**61**	4 55	3 20	2 10
2	0 15	0 15	0 10	**32**	2 40	1 70	1 10	**62**	4 60	3 25	2 15
3	0 25	0 20	0 15	**33**	2 45	1 75	1 15	**63**	4 70	3 30	2 15
4	0 30	0 25	0 15	**34**	2 55	1 80	1 20	**64**	4 75	3 35	2 20
5	0 40	0 30	0 20	**35**	2 60	1 85	1 20	**65**	4 85	3 40	2 25
6	0 45	0 35	0 25	**36**	2 70	1 90	1 25	**66**	4 90	3 45	2 25
7	0 55	0 40	0 25	**37**	2 75	1 95	1 30	**67**	5 —	3 50	2 30
8	0 60	0 45	0 30	**38**	2 85	2 —	1 30	**68**	5 05	3 55	2 35
9	0 70	0 50	0 35	**39**	2 90	2 05	1 35	**69**	5 15	3 60	2 35
10	0 75	0 55	0 35	**40**	3 —	2 10	1 40	**70**	5 20	3 65	2 40
11	0 85	0 60	0 40	**41**	3 05	2 15	1 40	**71**	5 30	3 70	2 45
12	0 90	0 65	0 45	**42**	3 15	2 20	1 45	**72**	5 35	3 75	2 45
13	1 —	0 70	0 45	**43**	3 20	2 25	1 50	**73**	5 45	3 80	2 50
14	1 05	0 75	0 50	**44**	3 30	2 30	1 50	**74**	5 50	3 85	2 55
15	1 15	0 80	0 55	**45**	3 35	2 35	1 55	**75**	5 55	3 90	2 55
16	1 20	0 85	0 55	**46**	3 45	2 40	1 60	**76**	5 65	4 —	2 60
17	1 30	0 90	0 60	**47**	3 50	2 45	1 60	**77**	5 70	4 05	2 65
18	1 35	0 95	0 65	**48**	3 60	2 50	1 65	**78**	5 80	4 10	2 70
19	1 45	1 —	0 65	**49**	3 65	2 55	1 70	**79**	5 85	4 15	2 70
20	1 50	1 05	0 70	**50**	3 70	2 60	1 70	**80**	5 95	4 20	2 75
21	1 60	1 10	0 75	**51**	3 80	2 70	1 75	**81**	6 —	4 25	2 80
22	1 65	1 15	0 75	**52**	3 85	2 75	1 80	**82**	6 10	4 30	2 80
23	1 75	1 20	0 80	**53**	3 95	2 80	1 85	**83**	6 15	4 35	2 85
24	1 80	1 25	0 85	**54**	4 —	2 85	1 85	**84**	6 25	4 40	2 90
25	1 85	1 30	0 85	**55**	4 10	2 90	1 90	**85**	6 30	4 45	2 90
26	1 95	1 40	0 90	**56**	4 15	2 95	1 95	**86**	6 40	4 50	2 95
27	2 —	1 45	0 95	**57**	4 25	3 —	1 95	**87**	6 45	4 55	3 —
28	2 10	1 50	1 —	**58**	4 30	3 05	2 —	**88**	6 55	4 60	3 —
29	2 15	1 55	1 —	**59**	4 40	3 10	2 05	**89**	6 60	4 65	3 05
30	2 25	1 60	1 05	**60**	4 45	3 15	3 05	**90**	6 70	4 70	3 10

N.B. — I ragazzi di età compresa fra i 3 ed i 7 anni pagano la metà dei prezzi stabiliti dalla presente tariffa.

Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore			Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore			Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe		1ª classe	2ª classe	3ª classe		1ª classe	2ª classe	3ª classe
91	6 75	4 75	3 10	**121**	9 —	6 30	4 15	**151**	11 20	7 90	5 15
92	6 85	4 80	3 15	**122**	9 05	6 35	4 15	**152**	11 25	7 95	5 20
93	6 90	4 85	3 20	**123**	9 15	6 40	4 20	**153**	11 35	8 —	5 25
94	7 —	4 90	3 20	**124**	9 20	6 45	4 25	**154**	11 40	8 05	5 25
95	7 05	4 95	3 25	**125**	9 25	6 50	4 25	**155**	11 50	8 10	5 30
96	7 15	5 —	3 30	**126**	9 35	6 60	4 30	**156**	11 55	8 15	5 35
97	7 20	5 05	3 30	**127**	9 40	6 65	4 35	**157**	11 65	8 20	5 35
98	7 30	5 10	3 35	**128**	9 50	6 70	4 40	**158**	11 70	8 25	5 40
99	7 35	5 15	3 40	**129**	9 55	6 75	4 40	**159**	11 80	8 30	5 45
100	7 40	5 20	3 40	**130**	9 65	6 80	4 45	**160**	11 85	8 35	5 45
101	7 50	5 30	3 45	**131**	9 70	6 85	4 50	**161**	11 95	8 40	5 50
102	7 55	5 35	3 50	**132**	9 80	6 90	4 50	**162**	12 —	8 45	5 55
103	7 65	5 40	3 55	**133**	9 85	6 95	4 55	**163**	12 10	8 50	5 55
104	7 70	5 45	3 55	**134**	9 95	7 —	4 60	**164**	12 15	8 55	5 60
105	7 80	5 50	3 60	**135**	10 —	7 05	4 60	**165**	12 25	8 60	5 65
106	7 85	5 55	3 65	**136**	10 10	7 10	4 65	**166**	12 30	8 65	5 65
107	7 95	5 60	3 65	**137**	10 15	7 15	4 70	**167**	12 40	8 70	5 70
108	8 —	5 65	3 70	**138**	10 25	7 20	4 70	**168**	12 45	8 75	5 75
109	8 10	5 70	3 75	**139**	10 30	7 25	4 75	**169**	12 55	8 80	5 75
110	8 15	5 75	3 75	**140**	10 40	7 30	4 80	**170**	12 60	8 85	5 80
111	8 25	5 80	3 80	**141**	10 45	7 35	4 80	**171**	12 70	8 90	5 85
112	8 30	5 85	3 85	**142**	10 55	7 40	4 85	**172**	12 75	8 95	5 85
113	8 40	5 90	3 85	**143**	10 60	7 45	4 90	**173**	12 85	9 —	5 90
114	8 45	5 95	3 90	**144**	10 70	7 50	4 90	**174**	12 90	9 05	5 95
115	8 55	6 —	3 95	**145**	10 75	7 55	4 95	**175**	12 95	9 10	5 95
116	8 60	6 05	3 95	**146**	10 85	7 60	5 —	**176**	13 05	9 20	6 —
117	8 70	6 10	4 —	**147**	10 90	7 65	5 —	**177**	13 10	9 25	6 05
118	8 75	6 15	4 05	**148**	11 —	7 70	5 05	**178**	13 20	9 30	6 10
119	8 85	6 20	4 05	**149**	11 05	7 75	5 10	**179**	13 25	9 35	6 10
120	8 90	6 25	4 10	**150**	11 10	7 80	5 10	**180**	13 35	9 40	6 15

N.B.— I ragazzi di età compresa fra i 3 ed i 7 anni pagano la metà dei prezzi stabiliti dalla presente tariffa.

Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore			Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore			Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe		1ª classe	2ª classe	3ª classe		1ª classe	2ª classe	3ª classe
181	13 35	9 40	6 15	**211**	15 15	10 60	6 85	**241**	16 90	11 85	7 65
182	13 45	9 40	6 15	**212**	15 20	10 65	6 85	**242**	16 95	11 85	7 65
183	13 50	9 45	6 15	**213**	15 25	10 65	6 90	**243**	17 05	11 95	7 65
184	13 50	9 45	6 15	**214**	15 30	10 75	6 90	**244**	17 10	11 95	7 70
185	13 60	9 55	6 15	**215**	15 40	10 75	6 95	**245**	17 15	12 —	7 75
186	13 65	9 55	6 20	**216**	15 45	10 80	7 —	**246**	17 20	12 05	7 75
187	13 70	9 60	6 25	**217**	15 45	10 85	7 —	**247**	17 25	12 10	7 80
188	13 75	9 65	6 25	**218**	15 55	10 90	7 05	**248**	17 35	12 15	7 80
189	13 80	9 70	6 25	**219**	15 60	10 95	7 05	**249**	17 40	12 15	7 85
190	13 90	9 75	6 30	**220**	15 65	10 95	7 05	**250**	17 40	12 20	7 85
191	13 95	9 75	6 30	**221**	15 70	11 —	7 10	**251**	17 50	12 25	7 90
192	14 —	9 80	6 35	**222**	15 75	11 05	7 15	**252**	17 55	12 30	7 90
193	14 05	9 85	6 40	**223**	15 85	11 10	7 15	**253**	17 60	12 30	7 95
194	14 10	9 90	6 40	**224**	15 90	11 15	7 20	**254**	17 65	12 35	7 95
195	14 20	9 95	6 45	**225**	15 95	11 20	7 20	**255**	17 70	12 40	7 95
196	14 25	10 —	6 45	**226**	16 —	11 20	7 25	**256**	17 75	12 45	8 —
197	14 30	10 —	6 45	**227**	16 05	11 25	7 25	**257**	17 80	12 45	8 05
198	14 35	10 05	6 50	**228**	16 15	11 30	7 30	**258**	17 85	12 50	8 05
199	14 40	10 10	6 55	**229**	16 20	11 35	7 30	**259**	17 95	12 55	8 10
200	14 50	10 15	6 55	**230**	16 25	11 40	7 35	**260**	17 95	12 55	8 10
201	14 55	10 20	6 60	**231**	16 30	11 40	7 35	**261**	18 —	12 60	8 10
202	14 60	10 20	6 60	**232**	16 35	11 50	7 40	**262**	18 10	12 65	8 15
203	14 65	10 30	6 65	**233**	16 45	11 50	7 45	**263**	18 15	12 70	8 20
204	14 70	10 30	6 65	**234**	16 50	11 55	7 45	**264**	18 20	12 70	8 20
205	14 80	10 35	6 70	**235**	16 55	11 60	7 45	**265**	18 25	12 75	8 20
206	14 85	10 40	6 70	**236**	16 60	11 65	7 50	**266**	18 30	12 80	8 25
207	14 90	10 45	6 75	**237**	16 65	11 70	7 50	**267**	18 35	12 85	8 25
208	14 95	10 50	6 75	**238**	16 75	11 70	7 55	**268**	18 40	12 85	8 30
209	15 —	10 50	6 80	**239**	16 80	11 75	7 60	**269**	18 45	12 90	8 35
210	15 10	10 55	6 85	**240**	16 85	11 80	7 60	**270**	18 50	12 90	8 35

N.B.— I ragazzi di età compresa fra i 3 ed i 7 anni pagano la metà dei prezzi stabiliti dalla presente tariffa

Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore 1ª classe	2ª classe	3ª classe
271-275	18 75	13 10	8 45
276-280	19 05	13 30	8 55
281-285	19 30	13 45	8 70
286-290	19 60	13 65	8 80
291-295	19 85	13 80	8 95
296-300	20 10	14 —	9 05
301-305	20 40	14 20	9 15
306-310	20 65	14 35	9 30
311-315	20 95	14 55	9 40
316-320	21 20	14 70	9 55
321-325	21 45	14 90	9 65
326-330	21 75	15 10	9 75
331-335	22 —	15 25	9 90
336-340	22 30	15 45	10 —
341-345	22 55	15 60	10 15
346-350	22 80	15 80	10 25
351-355	23 05	15 95	10 35
356-360	23 30	16 10	10 45
361-365	23 55	16 25	10 50
366-370	23 80	16 40	10 60
371-375	24 —	16 55	10 70
376-380	24 25	16 70	10 80
381-385	24 50	16 85	10 90
386-390	24 75	17 —	10 95
391-395	25 —	17 15	11 05
396-400	25 20	17 30	11 15

Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore 1ª classe	2ª classe	3ª classe
401-405	25 45	17 45	11 25
406-410	25 70	17 60	11 35
411-415	25 95	17 75	11 40
416-420	26 20	17 90	11 50
421-425	26 40	18 05	11 60
426-430	26 65	18 20	11 70
431-435	26 90	18 35	11 80
436-440	27 15	18 50	11 85
441-445	27 40	18 65	11 95
446-450	27 60	18 80	12 05
451-455	27 85	18 90	12 20
456-460	28 05	19 05	
461-465	28 25	19 15	12 35
466-470	28 45	19 30	
471-475	28 65	19 40	12 50
476-480	28 90	19 50	
481-485	29 10	19 65	12 65
486-490	29 30	19 75	
491-495	29 50	19 90	12 80
496-500	29 70	20 —	
501-505	29 95	20 10	12 95
506-510	30 15	20 25	
511-515	30 35	20 35	13 15
516-520	30 55	20 50	
521-525	30 75	20 60	13 25
526-530	31 —	20 70	
531-535	31 20	20 85	13 40
536-540	31 40	20 95	
541-545	31 60	21 10	13 55
546-550	31 80	21 20	

Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore 1ª classe	2ª classe	3ª classe
551-555	32 —	21 30	13 65
556-560	32 20	21 40	
561-565	32 35	21 45	13 80
566-570	32 55	21 55	
571-575	32 70	21 65	13 90
576-580	32 90	21 75	
581-585	33 10	21 85	14 05
586-590	33 25	21 90	
591-595	33 45	22 —	14 15
596-600	33 60	22 10	
601-605	33 80	22 20	14 25
606-610	34 —	22 30	
611-615	34 15	22 35	14 40
616-620	34 35	22 45	
621-625	34 50	22 55	14 50
626-630	34 70	22 65	
631-635	34 90	22 75	14 65
636-640	35 05	22 80	
641-645	35 25	22 90	14 75
646-650	35 40	23 —	
651-660	35 65	23 20	14 85
661-670	35 90	23 35	15 —
671-680	36 15	23 55	15 10
681-690	36 40	23 70	15 25
691-700	36 60	23 90	15 35
701-710	36 85	24 10	15 45
711-720	37 10	24 25	15 60
721-730	37 35	24 45	15 70
731-740	37 60	24 60	15 85
741-750	37 80	24 80	15 95

N.B.— I ragazzi di età compresa fra i 3 ed i 7 anni pagano la metà dei prezzi stabiliti dalla presente tariffa.

Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore			Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore			Percorrenza in Chilometri	Prezzi per viaggiatore		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe		1ª classe	2ª classe	3ª classe		1ª classe	2ª classe	3ª classe
751-760	38 05	24 95	16 05	**1051-1060**	43 70	28 80	18 50	**1351-1360**	49 10	32 40	20 75
761-770	38 25	25 10	16 15	**1061-1070**	43 90	28 95		**1361-1370**	49 30	32 55	
771-780	38 45	25 25	16 20	**1071-1080**	44 05	29 05	18 65	**1371-1380**	49 45	32 65	20 90
781-790	38 65	25 40	16 30	**1081-1090**	44 25	29 20		**1381-1390**	49 65	32 80	
791-800	38 85	25 55	16 40	**1091-1100**	44 40	29 30	18 80	**1391-1400**	49 80	32 90	21 05
801-810	39 10	25 70	16 50	**1101-1110**	44 60	29 40		**1401-1410**	50 —	33 —	
811-820	39 30	25 85	16 60	**1111-1120**	44 80	29 55	18 95	**1411-1420**	50 20	33 15	21 20
821-830	39 50	26 —	16 65	**1121-1130**	44 95	29 65		**1421-1430**	50 35	33 25	
831-840	39 70	26 15	16 75	**1131-1140**	45 15	29 80	19 10	**1431-1440**	50 55	33 40	21 35
841-850	39 90	26 30	16 85	**1141-1150**	45 30	29 90		**1441-1450**	50 70	33 50	
851-860	40 10	26 40	17 —	**1151-1160**	45 50	30 —	19 25	**1451-1460**	50 90	33 60	21 50
861-870	40 30	26 55		**1161-1170**	45 70	30 15		**1461-1470**	51 10	33 75	
871-880	40 45	26 65	17 15	**1171-1180**	45 85	30 25	19 40	**1471-1480**	51 25	33 85	21 65
881-890	40 65	26 80		**1181-1190**	46 05	30 40		**1481-1490**	51 45	34 —	
891-900	40 80	26 90	17 30	**1191-1200**	46 20	30 50	19 55	**1491-1500**	51 60	34 10	21 80
901-910	41 —	27 —		**1201-1210**	46 40	30 60		**1501-1510**	51 80	34 20	
911-920	41 20	27 15	17 45	**1211-1220**	46 60	30 75	19 70	**1511-1520**	52 —	34 35	21 95
921-930	41 35	27 25		**1221-1230**	46 75	30 85		**1521-1530**	52 15	34 45	
931-940	41 55	27 40	17 60	**1231-1240**	46 95	31 —	19 85	**1531-1540**	52 35	34 60	22 10
941-950	41 70	27 50		**1241-1250**	47 10	31 10		**1541-1550**	52 50	34 70	
951-960	41 90	27 60	17 75	**1251-1260**	47 30	31 20	20 —	ed oltre.			
961-970	42 10	27 75		**1261-1270**	47 50	31 35					
971-980	42 25	27 85	17 90	**1271-1280**	47 65	31 45	20 15				
981-990	42 45	28 —		**1281-1290**	47 85	31 60					
991-1000	42 60	28 10	18 05	**1291-1300**	48 —	31 70	20 30				
1001-1010	42 80	28 20		**1301-1310**	48 20	31 80					
1011-1020	43 —	28 35	18 20	**1311-1320**	48 40	31 95	20 45				
1021-1030	43 15	28 45		**1321-1330**	48 55	32 05					
1031-1040	43 35	28 60	18 35	**1331-1340**	48 75	32 20	20 60				
1041-1050	43 50	28 70		**1341-1350**	48 90	32 30					

N.B. — I ragazzi di età compresa fra i 3 ed i 7 anni pagano la metà dei prezzi stabiliti dalla presente tariffa.

Ordine di Servizio N. 305.

(SERVIZIO X)

Norme per le variazioni inventariali in seguito a disfacimenti, sostituzioni e migliorie al materiale di esercizio (1) esistente nelle officine del materiale rotabile, nei depositi e nelle Squadre di Rialzo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 58-1908).

Prima di procedere a disfacimenti o di iniziare lavori di aggiunte o di modificazioni al materiale di esercizio esistente nelle Officine del materiale rotabile, nei Depositi e nelle Squadre di rialzo, inscritto negli inventari, dovrà essere ottenuta colle solite modalità, l'approvazione del Consiglio d'Amministrazione o dal Direttore Generale secondo le competenze stabilite dagli articoli 6 punto 4° (e 10 punto *d*) della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Le norme da seguirsi per la compilazione delle proposte e per la contabilizzazione delle spese a carico del patrimonio dello Stato o dei fondi forniti dal Tesoro od a carico dell'esercizio, dipendenti dalle variazioni inventariali portate dai disfacimenti, dalle aggiunte o dalle modificazioni anzidette, nonchè dalle sostituzioni di materiale minuto di esercizio, sono le seguenti:

1° *Disfacimento di materiale di esercizio resosi inservibile o non più utilmente servibile e che non occorre sostituire.*

Il conto « Materiale d'inventario » verrà accreditato del valore col quale ivi è inscritto il macchinario da radiarsi, con corrispondente debito al conto « Patrimonio dello Stato ».

A tale uopo gli uffici di contabilità delle officine, e per i depositi e le squadre di rialzo gli uffici delle rispettive Divisioni, compileranno un elenco *B* 68, portante la distinta particolareggiata del materiale di cui è stato approvato il disfacimento, con gli estremi di tale approvazione e con i dati ne-

(1) Nel materiale di esercizio si intende compreso il macchinario, i mezzi d'opera ed il così detto materiale minuto di esercizio.

cessari per la radiazione inventariale. Tale elenco sarà trasmesso, dalle Officine all'Ufficio Centrale di contabilità e da questo alla competente Ragioneria per le operazioni contabili di cui sopra, o dalle Divisioni direttamente alla Ragioneria per lo stesso scopo.

I materiali ricavati dal disfacimento saranno versati a magazzino con Mod. *F*-21 ed il valore attribuito ai medesimi all'atto del versamento, dedotte le spese occorse pel disfacimento stesso, verrà portato in entrata straordinaria del bilancio, giusta la disposizione del comma 3° articolo 18 della legge 7 luglio 1907, n. 429, dandone direttamente credito al conto « Materiali diversi provenienti dai lavori in conto patrimoniale ».

2° *Sostituzione di macchinari e di mezzi d'opera, resisi inservibili o giudicati non più utilmente servibili, nè utilmente modificabili.*

L'esercizio verrà accreditato dei materiali ricavati dal disfacimento pel valore loro attribuito all'atto del versamento a magazzino, dedotte le spese occorse per il disfacimento, e addebitato del valore del macchinario da togliersi d'opera; questo ultimo dovrà figurare nella proposta di sostituzione e sarà calcolato a perizia in base al costo commerciale a nuovo del macchinario all'atto in cui si presenta la proposta della sostituzione (e perciò indipendentemente dal valore inventariale) escluse le spese di fondazione e di muratura.

Il conto « Lavori in conto capitale per completamento ed assetto delle linee » verrà accreditato del valore periziale di cui sopra e addebitato della spesa incontrata per il nuovo acquisto ed impianto.

Per accreditare l'Esercizio del valore dei materiali ricavati dal disfacimento, questi saranno versati a magazzino con mod. *F*-21 a scarico delle spese generali di officina, interessando i conti di competenza (*C*/4ª per le Officine e *C*/35-^{ter} per i Depositi locomotive e per le Squadre di rialzo).

Per addebitare all'Esercizio ed accreditare al Conto « Lavori in conto capitale per completamento ed assetto delle linee » il valore periziale anzidetto, sarà compilato un elenco *B*-68 portante il testo della proposta approvata, gli estremi dell'approvazione e la distinta degli oggetti da radiarsi con l'indicazione del loro valore periziale di cui sopra.

Le Officine inoltreranno tale elenco all'Ufficio Centrale di contabilità il quale provvederà alla compilazione di un mandato d'ordine *B*-16 per il conseguente addebitamento alle spese generali d'officina ed accreditamento al suddetto conto: « Lavori in conto capitale per completamento ed assetto delle linee ».

Per i Depositi e le Squadre di rialzo anche il mandato d'ordine *B*-16 sarà compilato dagli uffici delle rispettive Divisioni.

Il mandato d'ordine verrà poi trasmesso alla competente Ragioneria che provvederà alla radiazione inventariale degli oggetti ed alla sistemazione delle scritture, dando credito al conto «Materiale d'inventario» e debito al conto «Patrimonio dello Stato, del valore col quale sono inscritti nell'inventario gli oggetti tolti di servizio.

Infine per addebitare al conto « Lavori in conto capitale per completamento ed assetto delle linee » le spese inerenti al nuovo acquisto ed impianto e per la conseguente sistemazione delle scritture, saranno seguite le norme indicate nell'Ordine di Servizio N. 58-1908.

3° *Aggiunte e modificazioni al materiale di esercizio.*

a) *Aggiunte.*

Le spese occorrenti per eseguire le aggiunte verranno tenute in evidenza e liquidate a debito del conto « Lavori in conto capitale per completamento ed assetto delle linee » seguendo le norme stabilite dall'Ordine di Servizio N. 58-1908, tenendo presente che, in luogo dell'elenco a quantità e valore previsto dall'Ordine di Servizio stesso, degli oggetti da inscriversi nell'inventario, sarà allegato al *B*-68 un elenco diviso in due parti il quale porterà: nella prima parte la descrizione particolareggiata degli oggetti ai quali furono portate le aggiunte, col rispettivo valore col quale erano inscritti nell'inventario prima delle medesime; nella seconda i dati necessari per effettuare la nuova inscrizione inventariale in sostituzione della precedente.

La differenza risultante da detto elenco fra il valore primitivo e quello nuovo, verrà girata dalla competente Ragioneria a debito del conto « Materiale d'inventario » e a credito del conto « Patrimonio dello Stato » correggendo in pari tempo le scritturazioni inventariali.

b) *Modificazioni.*

L'Esercizio verrà accreditato dei materiali provenienti dalle parti da togliersi d'opera per il valore loro attribuito all'atto del versamento a magazzino, dedotte le spese occorse per la loro smontatura e addebitato del valore delle stesse parti, stabilito come è detto al precedente art. 2.

Il Conto « Lavori in conto capitale per completamento ed assetto delle linee » verrà accreditato del valore periziale di cui sopra e addebitato della spesa incontrata per le modificazioni.

Per accreditare l'Esercizio del valore dei materiali provenienti dalle parti da togliersi d'opera, per addebitare l'Esercizio ad accreditare il conto « Lavori in conto capitale per completamento ed assetto delle linee » del valore periziale anzidetto, per addebitare quest'ultimo conto delle spese incontrate per la modificazione ed infine per sistemare le industrie inventariali. saranno eseguite le modalità indicate all'art. 2, tenendo però presente che, in luogo dell'elenco a quantità e valore previsto dall'Ordine di Servizio N. 58-1908, degli oggetti da inscriversi nell'inventario, sarà allegato al *B*-68 un elenco diviso in due parti, il quale porterà: nella prima parte la descrizione particolareggiata delle parti tolte d'opera col rispettivo valore, col quale erano inscritte nell'inventario prima della modificazione e, in mancanza di questo valore, col rispettivo valore periziale a nuovo; nella seconda, la descrizione particolareggiata delle nuove parti messe in opera, con i dati necessari per effettuare la nuova iscrizione inventariale in sostituzione della precedente.

La differenza risultante da detto elenco fra i due valori inventariali delle vecchie e delle nuove parti, verrà girata dalla competente Ragioneria a debito del conto « Materiale d'inventario » ed a credito del conto « Patrimonio dello Stato « correggendo in pari tempo, come nel caso precedente, le scritturazioni inventariali.

4° Sostituzione di materiale minuto di esercizio resosi inservibile o giudicato non più utilmente servibile, nè utilmente modificabile.

L'Esercizio verrà addebitato dell'importo della nuova provvista e verrà accreditato dell'importo delle materie ricavate dal

disfacimento del vecchio materiale, dedotte le spese eventualmente occorse pel disfacimento stesso, seguendo le modalità comuni in uso.

A tale uopo, non è necessario portare variazioni ai conti « Materiale d'inventario » e « Patrimonio dello Stato ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 306.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Germanico

(Vedi Ordine di Servizio N. 290-1908).

Con effetto dal 21 ottobre 1908 la stazione di Bischweiler, delle Ferrovie dell'Alsazia-Lorena, viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 2 per trasporti di vino, ecc., coll'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

Tariffa eccezionale N. 2

	a	b	c
Pino	4.31	3.34	2.85
Chiasso	4.68	3.69	3.09
Peri	5.39	4.45	3.93

Il nome di detta stazione è da annotarsi a mano, coi relativi prezzi, a pag. 497 del 16° Supplemento alla tariffa diretta italo-germanica.

Il prezzo della Classe 1ª, P. V. (Tariffe Generali), attivatosi a mezzo del 20° Supplemento alla tariffa italo-germanica (pagina 58) per la relazione Miltitz b. Leipzig-Peri tr. da fr. 18,34 deve essere rettificato in fr. 10,34.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 307.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 266-1908).

Col 1° novembre 1908 entrerà in vigore il 18° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera, il quale, oltre a poche varianti alle prescrizioni di tariffa, comprende modificazioni ed aggiunte all'elenco delle stazioni italiane e svizzere, ai prezzi dei due percorsi e la ristampa delle tariffe eccezionali svizzere N. 9 e N. 12 a 25.

Detto Supplemento sarà, come di consueto, distribuito dalla Divisione Controllo Prodotti di Firenze e le stazioni principali ne riceveranno una scorta in più, per la vendita al pubblico al prezzo di L. 0,70 per ogni esemplare.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 308.

(SERVIZIO VII)

Ammissione della Società Veneta al Regolamento per lo scambio del materiale in servizio cumulativo Italo-Germanico.

Col 1° ottobre 1908 la Società Veneta, nei riguardi della liquidazione dei noli veicoli, è entrata a far parte del Regolamento per lo scambio del materiale in servizio cumulativo fra le ferrovie italiane e le ferrovie tedesche, austriache, svizzere, belghe ed olandesi (1° gennaio 1894).

In conseguenza di ciò la Società Veneta dalla data suddetta, pei veicoli esteri che entrano in Italia in servizio cumulativo italo-germanico-austriaco-svizzero-belga-olandese e che transitano sulle sue linee, invierà direttamente alle Ammini-

strazioni estere proprietarie dei medesimi, i relativi conti di nolo mensili, e riceverà direttamente dalle Ferrovie estere i conti di nolo mensili pei suoi veicoli transitati all'estero.

Per le scritturazioni ed il conteggio dei noli pel materiale scambiato fra lo Stato e la Società Veneta (Veicoli F. S. e S. V.) nulla è innovato. Tali noli continueranno ad essere regolati sulla base della convenzione in vigore colla Società Veneta.

A cura del Servizio VII - Ufficio Circolazione veicoli - saranno impartite agli Uffici interessati ed alle stazioni di transito in contatto colla Società Veneta, le occorrenti disposizioni di dettaglio per la compilazione dei rapporti relativi ai veicoli esteri surriferiti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 231.

(SERVIZIO VIII)

Congresso delle Associazioni di Pubblica Assistenza in Sestri Ponente.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovra indicato, dovranno essere accordati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 14 al 19 ottobre 1908.
Ritorno: dal 17 al 25 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 232.

(SERVIZIO VII).

Pubblicazione delle norme pel servizio di ripartizione dei veicoli copertoni, ed attrezzi di carico.

(Vedi Ord. Generale N. 12 1908 e Ord. di Servizio N. 157 - 1908).

Allo scopo di facilitare la conoscenza di quanto interessa il servizio di ripartizione dei veicoli, copertoni ed attrezzi di carico, venne deliberata la raccolta e la stampa, in apposito fascicolo, di tutte le norme relative, coordinate secondo il nuovo ordinamento delle Sezioni di Movimento e delle Delegazioni.

Tale fascicolo sarà, quanto prima, distribuito alle stazioni ed agli Uffici interessati, e i Sigg. Dirigenti cureranno che il personale ne prenda pronta conoscenza.

Le norme suddette sono suddivise in due capi: il primo comprende 22 articoli riguardanti la ripartizione dei carri da merce, copertoni ed attrezzi di carico, le funzioni e le facoltà delle stazioni, dei Circoli e delle Delagazioni sull' uso di detto materiale; i moduli da compilarsi giornalmente dalle varie stazioni e dalle Sezioni di Movimento ed infine i rapporti fra queste ultime e le Delegazioni: il secondo capo, composto di 10 articoli, tratta delle funzioni e facoltà delle Divisioni di Movimento e delle Delegazioni, in materia di ripartizione del materiale dei treni viaggiatori, dei rapporti giornalieri da compilarsi dalle stazioni e dalle Divisioni, e, da ultimo, della restituzione e delle richieste delle carrozze.

Per la situazione del materiale da merci vengono istituiti i nuovi moduli *G.* 141 *a*, *b*, *c*; le stazioni confinanti fra Sezioni e Sezioni compileranno anche il nuovo modulo *G.* 153; quelle di confine con altre ferrovie, italiane ed estere, il mod. *G.* 198 (scambio metriale ed attrezzi) e quelle di confine fra le due Delegazioni lo stesso mod. 198 (movimento carri, copertoni ed attrezzi fra Delegazioni).

Per la comunicazione degli ordini, il Circolo di Ripartizione farà uso del nuovo modulo *G.* 168.

Per la situazione del materiale da viaggiatori le stazioni compileranno il mod. *G.* 126 modificato.

Resta invariata l'ora della compilazione dei rapporti, cioè le ore 17 pel materiale da merce e le ore 24 per quello viaggiatori.

Tutte le stazioni continueranno a valersi dei moduli ora in uso e ciò fino a quando non sarà esaurita la relativa scorta di magazzino.

La data in cui andranno in vigore i nuovi moduli verrà indicata in seguito.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 233.

(Servizio VIII)

Congresso nazionale di Funzionari comunali e delle Opere Pie in Treviso.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovra indicato devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 20 al 25 ottobre 1908.
Ritorno: dal 24 al 31 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 234.

(Servizio VIII)

XI. Congresso della Società italiana di laringologia, otologia e rinologia in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al suindicato Congresso devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 20 al 24 ottobre 1908.
Ritorno: dal 22 al 30 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 235.

(SERVIZIO VIII)

Esposizione internazionale dell'Automobile a Parigi.

Le vetture automobili, i cicli, i motori, ecc., di ritorno dalla Esposizione suddetta, che avrà luogo a Parigi nel novembre 1908, saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato alle condizioni che appresso:

1. Le spedizioni dovranno effettuarsi con lettera di vettura internazionale diretta (art. 3 delle disposizioni regolamentari, edizione 1° maggio 1904).

2. I trasporti dovranno seguire la stessa via percorsa nell'andata e potranno essere effettuati a piccola velocità od anche a grande, ma nel solo caso che in quest'ultimo modo siano stati inoltrati nell'andata.

3. Non sarà ammessa nessuna dichiarazione di valore nè di interesse alla riconsegna, restando la responsabilità della Ferrovia limitata alla misura d'indennizzo fissata dalla disposizione complementare 2ª, all'art. 3 delle sopracitate disposizioni regolamentari.

4. Gli oggetti non potranno essere spediti nel ritorno ad una stazione diversa da quella originaria di partenza.

5. per fruire del trasporto gratuito al ritorno, è necessario che ciascuna spedizione sia accompagnata dalla lettera di vettura rilasciata al destinatario nell'andata della merce, dalla quale risulti che il trasporto di andata fu fatto a tariffa generale, e da un certificato del Comitato dell' Esposizione, attestante che gli oggetti rispediti figurarono nella medesima.

6. I detti documenti dovranno accompagnare gli oggetti fino alla stazione originaria da cui partirono od a quella dove è limitato il trasporto gratuito e non dovranno essere consegnati agli speditori, ma insieme alle lettere di vettura, o note di spedizione, saranno inviati all'Ufficio Controllo (a Firenze od a Torino, a seconda che i relativi trasporti siano stati effettuati a grande od a piccola velocità) avvertendo che, trattandosi di arrivi a stazioni di Società che non accordano l'anzi-

detta facilitazione, i ripetuti documenti saranno trattenuti dalle stazioni in contatto con quelle Società ed inviati all'Ufficio Controllo di cui sopra.

7. I diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali e la tassa di trasporto sui laghi e sui tratti di linea non esercitati dalle Ferrovie dello Stato debbono essere pagati integralmente.

8. Le stazioni italiane riscuoteranno quelle somme che si riferissero ai percorsi esteri e che troveranno esposte sui documenti di trasporto, attenendosi, pel rimanente, alle prescrizioni risultanti dall'istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero, in data 10 ottobre 1901.

I termini di tempo per l'applicazione della facilitazione, decorreranno dall'apertura dell'Esposizione fino a tutto febbraio 1909.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 236.

(SERVIZIO VIII)

Congresso dei rappresentanti degli ordini dei sanitari ed associazioni congeneri del Regno in Roma

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovra indicato, devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 20 ottobre al 1° novembre 1908.
Ritorno: dal 30 detto al 10 novembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 237.

(SERVIZIO VIII)

Congresso della Società Italiana di Ostetricia e Ginecologia in Roma.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovra indicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 22 al 31 ottobre 1908;
Ritorno: dal 29 ottobre al 12 novembre detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 238.

(SERVIZIO IX)

Trasporti militari in conto corrente

(Vedi Ordine di Servizio N. 176 e Circolare N. 230-1908)

Per poter addebitare al Ministero della Guerra le tasse di trasporto delle spedizioni militari eseguite in conto corrente, è indispensabile che le richieste Mod. 444 e 445, da trasmettersi al prefato Ministero a corredo dei conti, siano munite a tergo della firma di ricevuta dei materiali, rilasciata dalle Autorità militari destinatarie.

Essendosi riscontrato che molte stazioni hanno finora trascurato di ottemperare a siffatta prescrizione, si è fatto il richiamo di cui al punto quinto della Circolare N. 230-1908, disponendo inoltre che non venga permesso di asportare i materiali dalla stazione se gli incaricati delle Amministrazioni militari si rifiutassero o non fossero in grado di apporre la firma di ricevuta.

A scanso però di equivoci, avvertesi che quest'ultima disposizione non è applicabile ai trasporti il cui svincolo è affidato all'opera di terzi, poichè in tali casi restano ferme le norme di cui a pagina 8, 2° e 3° capoverso dell' Ordine di Servizio N. 176-1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 239.

(SERVIZIO VIII)

XXI Congresso della Federazione Ginnastica Italiana in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al suindicato congresso devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale *I* sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 20 al 26 Ottobre 1908.
Ritorno: dal 25 al 31 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 240.

(SERVIZIO VIII)

Congresso generale dei medici condotti in Palermo.

(Vedi Circolari N. 203-1908 e N. 221-1908)

Si avvertono che i termini di tempo pei viaggi di ritorno dei congressisti, sono stati portati a tutto il giorno 21 ottobre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige.

Ordine di Servizio N. *262-1908* — (Boll. 36). — Al punto 19, cancellare in fine del primo capoverso le parole: « *salvo pei trasporti da effettuarsi sotto il regime della tariffa speciale N. 11, G. V. e pei quali occorre una sola richiesta* ».

ANNO I - N. 43. 24 OTTOBRE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, ottobre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-73

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 309.

(SERVIZIO XI)

Riattivazione del servizio a doppio binario sul ponte sul Po, a Mezzanacorti fra le stazioni di Bressana Bottarone e di Cava Manara.

(Vedi Ordine di Servizio N. 299-1908)

Essendo ultimati i lavori di riparazione al ponte sul Po, presso Mezzanacorti, fra le stazioni di Bressana Bottarone e di Cava Manara, dopo il treno 5615 del 30 ottobre 1908, cesserà il servizio a semplice binario, ora fatto sul binario dei treni pari, e verrà riattivato il servizio normale a doppio binario.

Restano in conseguenza abrogati gli Ordini di Servizio N. 8-1906 e 13-1907 (Compartimento di Genova) e N. 112, 174, e 299-1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 310.

(SERVIZIO VIII)

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli italo-germanico via Gottardo e Sempione.

Col 1° novembre 1908 viene attivata una nuova tariffa per il servizio diretto dei viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Germania, via Gottardo e Sempione, la quale annulla e sostituisce quella via Gottardo, edizione 1° febbraio 1903 ed i relativi supplementi.

Si allegano al presente i prospetti indicanti le corrispondenze dirette che figurano nella nuova tariffa.

I biglietti tanto per le nuove corrispondenze ammesse, quanto per quelle già esistenti, i quali vengono tutti ristampati, saranno forniti alle stazioni interessate, che verranno pure

provvedute, in quanto è del caso, delle etichette e dei *listini* nuovi occorrenti per la registrazione diretta dei bagagli.

Biglietti 1°) I biglietti hanno il formato di libretto e sono dei colori in uso per gli altri servizi internazionali, cioè: *giallo* per la 1ª classe, *verde* per la 2ª classe e *bruno* per la terza classe. Essi valgono per tutti i treni ordinari che hanno vetture di classe corrispondente.

I biglietti portano sulla copertina una riga rossa in senso longitudinale, la quale serve ad indicare che essi valgono anche per i treni diretti. I biglietti d'andata e ritorno da stazioni germaniche a stazioni italiane portano anche una riga bianca.

2°) La durata della validità dei biglietti di corsa semplice è di 10 giorni: fanno eccezione i biglietti da e per Messina e Palermo per i quali la durata stessa è stabilita in 15 giorni. Quella dei biglietti di andata e ritorno è di 60 giorni.

Il viaggio può essere incominciato anche nei giorni successivi a quello dell'acquisto del biglietto, quindi non è necessario indicare su questo il numero del treno.

3°) Sulle *ferrovie italiane* i biglietti in parola danno diritto a fermate nelle stazioni intermedie, nel numero seguente:

Biglietti di corsa semplice

una volta	per i	viaggi	con percorrenza	italiana	fino a 300 Km.
due volte	»	»	»	»	da 301 a 600
tre volte	»	»	»	»	da 601 a 900
quattro	»	»	»	»	da 901 a 1000
cinque	»	»	»	»	eccedente i 1000 Km.

Biglietti di andata e ritorno

un numero di volte eguale a quello stabilito per i biglietti di corsa semplice, tanto nell'andata, quanto nel ritorno.

Nei nuovi biglietti è compreso un solo tagliando per la percorrenza italiana e sullo stesso trovasi indicata la quantità di fermate ammessa in relazione a quanto sopra.

Non è prescritta l'osservanza di alcuna formalità da parte del viaggiatore, per l'effettuazione delle fermate intermedie, ma le stazioni nelle quali le fermate hanno avuto luogo debbono, alla ripresa del viaggio, forare il tagliando nelle caselle che vi sono all'uopo predisposte, così come praticano, nello stesso caso, per i biglietti interni a foglietto a tariffa differenziale *A*.

Se la percorrenza italiana supera i 150 Km. sul tergo del tagliando figurano le caselle destinate alle foraturedi controllo delle percorrenze effettuate, pure come si pratica per i biglietti interni facoltativi in foglietti a tariffa differenziale *A*.

I biglietti danno poi diritto di fermarsi:

sulle ferrovie svizzere e germaniche in tutte le stazioni intermedie senza formalità;

sulle ferrovie austriache nelle stazioni terminali dei tagliandi, senza formalità, nonchè in qualsiasi altra stazione intermedia, purchè, all'arrivo, il viaggiatore presenti il proprio biglietto per il visto al Capo stazione.

4°) Per questo servizio diretto non si distribuiscono biglietti a tariffa ridotta per i ragazzi.

Bagagli — 1°). Per effetto dell'attuazione di un nuovo sistema di tariffa per il trasporto dei bagagli sulle ferrovie germaniche, anche il sistema di tassazione delle spedizioni nel servizio diretto di cui trattasi subisce un importante cambiamento.

La tassazione si effettua cioè ancora, come in passato, in relazione al solo peso e per frazioni di 10 Kg., soltanto riferibilmente alla percorrenza italo-svizzera, mentre per la percorrenza germanica è da applicarsi una tariffa combinata per zone di percorrenza e di peso, variante altresì — per le spedizioni inferiori a 200 Kg. — secondo la quantità dei biglietti di viaggio presentati.

Da un quadro della nuova tariffa si rileva la tassa da applicarsi, com'è detto sopra, per frazioni di 10 Kg. per la percorrenza dalla stazione italiana di partenza fino ad uno dei transiti di Basilea, Sciaffusa, Friedrichshafen o Lindau (percorrenza italo-svizzera).

Altro quadro indica la zona di percorrenza alla quale apappartiene, per ragioni di distanza, la stazione germanica destinataria e da un terzo quadro risulta la tassa relativa alla percorrenza germanica secondo la zona anzidetta ed in relazione al peso del bagaglio ed alla quantità dei biglietti di viaggio. La somma delle due tasse di cui sopra per la percorrenza italo-svizzera e per la percorrenza germanica, forma il prezzo complessivo da riscuotersi, coll'aggiunta della tassa di bollo.

Apposite annotazioni di tariffa indicano poi le percorrenze da computare in più quando siavi luogo all'applicazione della tassa minima per la percorrenza italiana.

Nella tariffa stessa figurano alcuni esempi che dimostrano praticamente il modo di applicazione del nuovo sistema.

2°) Non si fa luogo alla registrazione diretta dei velocipedi e delle carrozzine da bambini nel servizio diretto di cui trattasi.

VETTURE-SALONE, COMPARTIMENTI RISERVATI, BAGAGLIAI.

1°) La nuova tariffa comprende, come quella sin quì in vigore, anche le condizioni e le tasse per il trasporto in servizio diretto dei viaggiatori in vetture-salone, vetture a letti, vetture speciali per ammalati ed in compartimenti riservati, nonchè per il trasporto del bagaglio in bagagliai appositamente noleggiati.

2°) Il *bollettino di trasporto* speciale in uso per siffatti trasporti e del quale debbono essere provvedute, come in passato, le stazioni interessate, è composto di tre parti, delle quali: la prima viene consegnata come foglio di via al personale del treno, la seconda è rilasciata al viaggiatore, cui serve di documento di trasporto e dal quale dev'essere consegnata come biglietto ordinario alla stazione di destinazione, la terza sezione (matrice) viene trattenuta dalla stazione di partenza.

Analogo bollettino è in uso presso le stazioni delle ferrovie germaniche per i trasporti speciali di cui trattasi nel senso della Germania all'Italia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Servizio italo-germanico (via Gottardo)

Dalle controindicate alle sottoindicate stazioni e viceversa	Aachen	Augsburg (Augusta)	Baden-Baden	Bad Kissingen	Bad Kreuznach	Bad Nauheim	Barmen	Berlin (Berlino)	Bochum Süd	Bonn	Braunschweig Hbf.
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—
Alessandria. . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Bordighera . . .	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Brindisi	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	c. s. (1)
Genova P. P. .	—	c. s. (1)	c.s. a r. (1)	c.s. (1)	—	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a r (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. (1)
Livorno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino.	—	—	—	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s a.r. (1)	—	—
Milano C.le . .	c.s a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c s a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. (1)
Messina C.le . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—
Napoli	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	c. s.	—	—	—
Nervi.	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Ospedaletti L . .	—	c. s. (2)	c. s.	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Palermo	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—	—
Rapallo	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s.	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — **(1)** Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. **(2)** Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Aachen	Augsburg (Augusta)	Baden-Baden	Bad Kreuznach	Bad Nauheim	Barmen	Berlin (Berlino)	Bochum Süd	Bonn	Braunschweig Hbf.
Roma Term. . .	—	—	c. s.	—	c. s. (1)	—	c. s.	c. s. (1)	—	c. s. (1)
S. Remo . . .	—	c. s.	c. s.	—	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	c. s. (1)
S. Margherita. .	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—
Savona	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—
Torino P. N. .	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	—
Venezia	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (2)	c. s. (1)	—	—
Ventimiglia. . .	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—
Verona P. V. .	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Viareggio . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice — a. r. Biglietti di andata e ritorno — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Bremen (Brema) (Via Francoforte)	Bremen (Brema) (Via Colonia)	Breslau (Breslavia)	Bruchsal	Cassel	Chemnitz Hbf.	Coblenz Hbf. (Coblenza)	Cöln (Colonia)	Colmar (Elsass)	Crefeld
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—
Brindisi	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Firenze S.M.N.	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s.	—	—
Genova P.P.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s a.r. (1)	c. s. (1)	—
Livorno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Luino	—	—	—	—	—	—	—	c.s. a.r. (1)	—	—
Milano C.	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)
Messina C.	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—
Napoli	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (2)	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Bremen (Brema) (Via Francoforte)	Bremen (Brema) (Via Colonia)	Breslau (Breslavia)	Bruchsal	Cassel	Chemnitz Hbf.	Coblenz Hbf. (Coblenza)	Cöln (Colonia)	Colmar (Elsass)	Crefeld
Roma Term. .	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s.	—	—
S. Remo. . .	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s.	—	—
S. Margherita .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona . . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Venezia . . .	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	c.s. a.r. (1)	—	—	c. s.	—	—
Ventimiglia . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Verona P.V. .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Viareggio. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Darmstadt Hbf.	Dortmund	Dresden (Dresda)	Düsseldorf	Duisburg	Elberfeld	Emmerich	Ems	Erfurt
Alassio . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera . .	c.s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi . . .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—
Genova P. P.	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s.	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)
Livorno . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—
Milano C. . .	c. s.	c.s. a.r. (1)	c. s.	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)
Messina C. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli . . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Nervi	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Ospedaletti L. .	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — **a. r.** Biglietti di andata e ritorno. — **(1)** Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — **(2)** Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Darmstadt Hbf.	Dortmund	Dresden (Dresda)	Düsseldorf	Duisburg	Elberfeld	Emmerich	Ems	Erfurt
Roma Termini .	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)
S. Remo. . .	c. s. (2)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)
S. Margherita .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona . . .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Sestri L. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. .	c. s. (2)	—	c. s. (2)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—
Venezia . . .	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—
Ventimiglia . .	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—
Verona P. V.	—	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—
Viareggio. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Essen	Frankfurt a. M. (Francoforte s/M)	Freiburg (Friburgo)	Geestemünde (Bremerhaven) Via Francoforte	Geestemünde (Bremerhaven) Via Colonia	Gelsenkirchen Hbf.	Göttingen	Hagen	Halle a. Saale	Hamburg (Amburgo)-Altona Via Hannover
Alassio . . .	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)
Alessandria . .	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . . .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Bordighera . .	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Brindisi . . .	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Como	—	c.s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S.M.N.	c. s. (1)	c. s.	c s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)
Genova P. P.	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r.	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c s. a.r. (1)
Livorno . . .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino. . . .	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	—	—	c.s. a.r. (1)	—	—	—	c. s. (1)
Milano C. . .	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r.	c.s. a.r. (1)	—	—	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)
Messina C. . .	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	c. (1)
Napoli . . .	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s.
Nervi. . . .	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)
Ospedaletti L. .	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	c.
Palermo . . .	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo . . .	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a.r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Essen	Frankfurt a. M. (Francoforte s/M)	Freiburg (Friburgo)	Geestemünde (Bremerhaven) Via Francoforte	Geestemünde (Bremerhaven) Via Colonia	Gelsenkirchen Hbf.	Göttingen	Hagen	Halle a. Saale	Hamburg (Amburgo)-Altona Via Hannover
Roma Term. .	c. s. (1)	c. s.	c. . (1)	—	—	c s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s.
S. Remo . . .	c. s. (1)	c. s.	c. s.	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s.
S. Margherita .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona . . .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. .	—	c.s. a.r. (2)	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	c. s.
Venezia . . .	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	c.s. a.r. (1)
Ventimiglia . .	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—
Verona P. V. .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio . .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all' Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall' Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Hamburg (Amburgo-Altona Via Colonia	Hamburg (Amburgo)-Altona Via Colonia o Hannover	Hannover (Via Francoforte)	Heidelberg Hbf.	Heilbronn Hbf.	Homburg v. d. H.	Kaiserslautern Hbf.	Karlsruhe Hbf.	Kehl	Kiel (Via Hannover)
Alassio . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . . .	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera . .	c. s. (1)	—	c. s. (2)	c, s. (2)	—	—	—	c. s. (2)	—	—
Brindisi . . .	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S.M.N.	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—
Genova P.P. .	c. s.	a. r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)
Livorno . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino. . . .	—	—	c. s. (1)	—	—	c.s. a.r. (1)	—	—	—	—
Milano C . . .	c. s.	a. r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)
Messina C . .	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli. . . .	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c, s. (1)	—	c. s. (1)	—	—
Nervi	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Ospedaletti L. .	—	—	c. s. (2)	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—
Palermo . . .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo . . .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Hamburg (Amburgo)-Altona Via Colonia	Hamburg (Amburgo)-Altona Via Colonia o Hannover	Hannover (Via Francoforte)	Heidelberg Hbf.	Heilbronn Hbf.	Homburg v. d. H.	Kaiserslautern Hbf.	Karlsruhe Hbf.	Kehl	Kiel (Via Hannover)
Roma Term. .	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—
S. Remo. . .	—	—	—	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—
S. Margherita .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P.N. .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s.	—	—
Venezia . . .	c. s. (1)	a. r. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—
Ventimiglia . .	—	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—
Verona P.V. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c.s. Biglietti di corsa semplice — a r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Lahr Stadt	Landau	Lindau	Leipzig Pr. Stb. (Lipsia)	Leipzig Bayer Bhf. (Lipsia)	Ludwigshafen	Luxemburg	Magdeburg Hbf.	Mainz Hbf. (Magonza)	Mannheim Hbf.
Alassio . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . . .	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—
Bordighera . .	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (2)	c. s (2)
Brindisi . . .	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	c. s. (1)	c s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)
Genova P. P. .	c. s. (1)	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	—	c.s. a.r. (1)	c. .	c.s. a.r. (1)
Livorno . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	c s. a.r. (1)	—
Milano C. . .	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.r. a.r (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s.	c.s. a.r. (1)
Messina C. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli. . . .	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)
Nervi. . . .	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)
Ospedaletti L. .	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (2)	c. s. (1)
Palermo . . .	—	—	—	—	—	c. s (1)	—	—	—	c. s. (1)
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo . . .	—	—	—	c. s. (2)	c. s. (2)	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)

c. s. Biglietti di corsa semplice. — **a. r.** Biglietti di andata e ritorno. — **(1)** Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — **(2)** Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Lahr Stadt	Landau	Lindau	Leipzig Pr. Sth. (Lipsia)	Leipzig Bayer Bhf. (Lipsia)	Ludwigshafen	Luxemburg	Magdeburg Hbf.	Mainz Hbf. (Magonza)	Mannheim Hbf.
Roma Term.	—	—	—	c. s.	c. s.	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)
S. Remo	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	—	c. s. (1)	c. s. (2)	c. s.
S. Margherita	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Savona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N.	—	—	—	c. s.	c. s.	c. s. (1)	—	—	c. s. (2)	c. s. (1)
Venezia	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)
Ventimiglia	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)
Verona P. V.	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—
Viareggio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Marburg	Metz	Mülhausen	Mulheim	München (Monaco)	Münster	Neustadt	Nürnberg Hbf. (Norimberga)	Oberhausen	Offenburg
Alassio . . .	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—
Alessandria . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera . .	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (2)	—	—
Brindisi . . .	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c. s.	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—
Genova P. P. .	c. s. (1)	—	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)	c. s.	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)	c. s.	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)
Livorno . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino	—	a. r. (1)	a. r. (1)	—	—	—	a. r. (1)	—	c.s.a.r. (1)	—
Milano C. . .	c. s. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)
Messina C. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli . . .	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Nervi. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ospedaletti L. .	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	c. s. (2)	—	—
Palermo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo . . .	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Marburg	Metz	Mülhausen	Mulheim	München (Monaco)	Münster	Neustadt	Nürnberg Hbf. (Norimberga)	Oberhausen	Offenburg
Roma Term. .	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—
S. Remo. . .	—	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	—	c. s. (2)	c. s. (1)	—
S. Margherita .	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—
Savona . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—
Torino P.N. .	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—
Venezia . . .	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—
Ventimiglia . .	—	—	—	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—
Verona P.V. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Oos	Oberstein	Plauen i. V.	Pforzheim	Remscheid	Reutlingen	Rombach	Saarbrücken	Singen i. Baden	Solingen
Alassio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alessandria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Genova P.P.	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	c.s. a.r. (1)	—	—	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)
Livorno	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milano C.	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	a. r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s. a.r. (1)
Messina C.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Nervi	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Ospedaletti L.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Oos	Oberstein	Plauen i. V.	Pforzheim	Remscheid	Reutlingen	Rombach	Saarbrücken	Singen i. Baden	Solingen
Roma Term. .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
S. Remo. . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
S. Margherita .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Savona . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P. N. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezia . . .	—	—	—	—	—	—	—	c.s.a.r. (1)	—	—
Ventimiglia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verona P. V. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a.r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Triberg	Strassburg (Strasburgo) (Elsass)	Stuttgart Hbf. (Stoccarda)	Trier Hbf.	Ulm	Weimar	Wesel	Wiesbaden Hbf.	Wildbad	Würzburg
Alassio . . .	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—
Alessandria . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bordighera . .	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—
Brindisi . . .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Como	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Firenze S. M. N.	—	c. s.	c. s.	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	c. s.	—	c. s. (1)
Genova P. P. .	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c. s.	c. s. (1)	c.s. a.r. (1)
Livorno . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luino.	—	—	c.s. a.r. (1)	—	—	—	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	—	—
Milano C. . .	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)	c.s.a.r. (1)	c. s.	c. s. (1)	c.s.a.r. (1)
Messina C. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Napoli . . .	—	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	c. s.	—	—
Nervi. . . .	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (2)	—	—
Ospedaletti L. .	—	c. s. (2)	c. s. (2)	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—
Palermo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pegli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapallo . . .	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Triberg	Strassburg (Strasburgo) (Elsass)	Stuttgart Hbf. (Stoccarda)	Trier Hbf.	Ulm	Weimar	Wesel	Wiesbaden Hbf.	Wildbad	Würzburg
Roma T. . . .	—	c.	c. s.	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	—	c. s. (1)
S. Remo. . . .	—	c. s.	c. s.	c.[1]	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	—	—
S. Margherita .	—	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—
Savona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sestri Levante .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torino P.N. . .	—	c. s. (2)	c. s. (1)	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—
Venezia	—	c. s. (1)	—	c.s.a.r. (1)	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)
Ventimiglia. . .	—	c. s.	c. s. (2)	—	—	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)
Verona P. V. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viareggio . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — a. r. Biglietti di andata e ritorno. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Servizio italo-germanico (Via Sempione)

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Aachen	Baden Baden	Bad Nauheim	Bonn	Bremen (Brema) (Via Francoforte)	Bremen (Brema) (Via Colonia)	Cassel	Coblenz Hbf. (Coblenza)	Cöln (Colonia)	Crefeld	Darmstadt
Arona.	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Baveno	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—	—
Domodossola . .	—	c. s. (1)	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s.	—	c. s. (1)
Genova P.P. . .	—	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	—	c. s. (1)
Milano C. . . .	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)
Pallanza Fondo T.	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
S. Remo. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—
Stresa.	—	c. s.	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Torino P.N. . .	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	c. s.	—	—
Ventimiglia. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (1)	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Düsseldorf	Ems	Frankfurt a. M. (Francoforte s/M)	Freiburg i. B. (Friburgo)	Hamburg (Amburgo) Altona (Via Hannover)	Hamburg (Amburgo)-Altona (Via Colonia)	Hannover (Via Francoforte)	Heidelberg Hbf.	Homburg V. d. H.	Karlsruhe	Kiel (Via Hannover)
Arona . . .	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—
Baveno . . .	—	c. s. (1)	c. s. (2)	—	—	—	—	—	—	—	—
Domodossola. .	—	c. s. (1)	c. s.	c. s.	c. s. (1)	—	—	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—
Genova P. P. .	c. s. (2)	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	c s. (1)
Milano C. . .	c. s. (2)	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	c s. (1)
Pallanza Fondo T.	—	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—
S. Remo. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stresa . . .	—	—	c. s.	c. s. (1)	—	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—
Torino P. N. .	—	—	c. s.	c. s. (1)	c. s.	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—
Ventimiglia . .	—	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all'Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Dalle stazioni sottoindicate alle stazioni controindicate e viceversa	Ludwigshafen a. Rh.	Mainz Hbf. (Magonza)	Mannheim Hbf.	Mülhausen i. Els.	Münster i. W.	Saarbrücken	Strassburg (Els.) (Strasburgo)	Trier Hbf.	Wiesbaden	Würzburg
Arona . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Baveno	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—
Domodossola . .	c. s.	c. s. (1)	c. s.	c. s. (2)	—	c. s. (1)	c. s. (2)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)
Genova P. P. .	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)
Milano C. . . .	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s.	c. s. (1)	c. s. (1)	c. s. (1)
Pallanza Fondo T.	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	c. s. (1)	—	c. s. (1)	c. s. (2)	—
S. Remo . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stresa.	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—
Torino P. N . .	c. s. (1)	—	c. s. (1)	—	—	—	—	—	c. s. (2)	—
Ventimiglia . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice. — (1) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Germania all' Italia. — (2) Biglietti esistenti nel solo senso dall'Italia alla Germania.

Ordine di Servizio N. 311.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa Locale N. 226 P. V.

Col 1° novembre 1908 la tariffa locale N. 226 P. V. serie B, sarà estesa alla stazione di *Grignasco* pei *trasporti di legno di pioppo, di abete, ecc.,* destinati a Serravalle Sesia della Ferrovia Grignasco-Coggiola.

In conseguenza di che nella serie B della detta locale dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione di *Grignasco* col richiamo (1) alla seguente nota da esporre a piè di pagina:

« (1) Pei trasporti diretti alla Cartiera Italiana di Serravalle Sesia della Ferrovia Crignasco-Coggiola ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 312.

(SERVIZIO IX)

Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle Ferrovie.

(Vedi Istruzione del Servizio IX, N. 6, 15, 21 e 22-1907 e Ordini di Servizio N. 75 e 78-1908).

A partire dal 1° novembre 1908 avranno vigore su tutta la Rete le unite « *Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle Ferrovie* », nelle quali viene unificata la contabilità anche in quanto riguarda la parte doganale.

Le Agenzie doganali, interne e di confine, riceveranno, in tempo utile, istruzioni dal Servizio IX sulle modalità da seguirsi per il passaggio dall'attuale al nuovo sistema contabile.

Dalla data suddetta restano abrogate tutte le disposizioni ancora vigenti, diramate dalle cessate Amministrazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

NORME CONTABILI

per il servizio doganale prestato dalle Ferrovie

INDICE

Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle Ferrovie.

Art. 1.

Nozioni preliminari.

Le operazioni e le formalità doganali vengono eseguite in base alle norme contenute nel Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie, nelle apposite tariffe e condizioni e nelle altre disposizioni in vigore.

Le operazioni e le formalità doganali vengono effettuate dalle apposite *agenzie doganali di confine*, istituite presso le stazioni di Ala, Arona, Chiasso, Domodossola, Luino, Modane, Pontebba, Udine e Ventimiglia e dalle *agenzie doganali interne*, situate presso le stazioni di Genova P., Milano Cent., Milano P. G., e Verona P.ª V.°, nonchè dalle stazioni poste in località ove trovasi una Dogana di I ordine od anche di II ordine, prima classe.

Le tasse e spese che le agenzie doganali e le stazioni possono introitare o gravare sui trasporti, in dipendenza di dette operazioni, sono di due categorie, cioè:

quelle di spettanza della Dogana;

quelle di spettanza della Ferrovia.

Appartengono alla seconda:

a) le tasse di commissione, di facchinaggio, d'accompagnamento, di spinta ecc., stabilite dalle *Tariffe per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali* e dalle altre disposizioni in vigore;

b) le spese da rimborsarsi all'Amministrazione per gli stampati, la corda, gl'imballaggi, le ammagliature, ecc., di cui alla Tabella delle spese fisse delle dette *Tariffe*, nonchè le spese per riparazioni, francobolli postali, telegrammi, carta bollata, prelevamento ed affrancazione di campioni, ed in genere qualsiasi altra spesa incontrata dalle agenzie o dalle stazioni per conto delle parti;

c) l'aggio sui dazi d'importazione;

d) i diritti di sosta;

e) le tasse pel nolo dei copertoni.

Art. 2.

Pagamento dei diritti doganali.

Le agenzie doganali nominate al precedente articolo sono ammesse al *conto corrente* con la Dogana e quindi non devono ad essa pagare i diritti di sua spettanza. E' però escluso dal *conto corrente* l'ammontare delle multe e dei depositi per importazioni temporanee, pei quali non sia ammessa l'esclusione di cui all'Ordine di Servizio N. 55-1908, che devesi perciò versare di volta in volta alla Dogana, e l'importo dei depositi per sdaziamenti in sospeso, che non viene computato in *conto corrente*, nè versato.

Le stazioni, non essendo invece ammesse al *conto corrente*, debbono eseguire di volta in volta il pagamento dei vari diritti doganali, escluso, ben s'intende, l'ammontare dei depositi per sdaziamenti in sospeso.

Art. 3.

Revisione dei diritti computati dalla Dogana.

Dopo compiute le sue operazioni, la Dogana rilascia alle agenzie ed alle stazioni le bollette concernenti i diritti, tanto se sono da conteggiarsi in *conto corrente*, ossia senza l'immediato pagamento degl'importi relativi, come all'art. 2, quanto se sono da pagarsi appena avvenuto il rilascio delle bollette medesime.

Le agenzie e le stazioni predette hanno l'obbligo di accertarsi che non sia occorso qualche errore nella misura dei diritti e dei depositi, o nel computo di essi, richiedendo alla Dogana, in caso di differenza, la opportuna rettificazione.

Art. 4.

Rilievi della Dogana.

Per le differenze a danno dell'Amministrazione doganale, che non fossero state rilevate all'atto della revisione, di cui all'articolo 3, vengono emessi dalla R. Finanza gli opportuni ri-

lievi, i quali debbono essere accettati dalle agenzie e dalle stazioni che eseguirono le operazioni relative.

Le agenzie doganali e le stazioni debbono curare il pareggio di detti rilievi, incassandoli, od eseguendone rivalsa, all'appoggio dei relativi titoli e con le modalità stabilite dall'art. 23 della Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX, sulle stazioni che introitarono, a suo tempo, i diritti, e nel caso che non possa essere ottenuto il ricupero dell'importo dei rilievi medesimi, devesi provvedere in analogia a quanto è disposto dall'art 23 dell'Istruzione N. 22-1907, dello stesso Servizio, pei rilievi emessi dai Controlli Prodotti.

Qualora l'importo di qualche rilievo doganale sia da ricuperarsi a mezzo di una stazione estera, occorre prima di farsi autorizzare dalla detta stazione all'eseguimento della corrispondente rivalsa.

Fintantochè l'ammontare dei rilievi di cui trattasi non venga introitato o ripreso, devesi far figurare fra i *Titoli da liquidare*.

Art. 5.

Distinta delle spese doganali.

I diritti e le tasse spettanti alla Dogana, come all'art. 2, i depositi a garanzia di dazi in sospeso o di cauzione per importazioni ed esportazioni temporanee, nonchè le tasse e spese spettanti all'Amministrazione ed in genere tutte le tasse e spese da gravarsi devono inscriversi, col preciso loro titolo, dall'agenzia o dalla stazione che ha eseguita l'operazione doganale, nella distinta mod. *H*-230.

L'ammontare dei diritti. delle tasse e spese debbono figurare in *affrancato* o rispettivamente in *assegnato*, secondo che siano pagate direttamente dagli speditori, o riprese con note di affrancazione sulle stazioni speditrici, o debbano invece essere pagate dai destinatari dei trasporti.

La distinta, completata in ogni sua parte e munita del bollo ad umido dell'agenzia doganale o della stazione, viene unita alle note di affrancazione, o consegnata al mittente nel caso in cui siano affrancati per intero tutti i diritti e le spese doganali; si

allega invece ai documenti di trasporto, per essere consegnata al destinatario, quando i diritti e le spese siano a suo esclusivo carico, quando si tratti di trasporti in rispedizione in base a speciali convenzioni, od anche nel caso di affrancazione delle sole tasse e spese dovute all'Amministrazione.

Art. 6.

Indicazione delle spese doganali italiane nei documenti di trasporto.

L'importo totale della distinta Mod. *II*-230, escluso il caso in cui il versamento sia fatto direttamente dalle parti alle agenzie doganali od alle stazioni dalle quali viene compilata, deve essere riportato sui documenti di trasporto ed eventualmente sui relativi duplicati, in *affrancato* se viene subito ripreso dalle agenzie doganali di confine sulla stazione mittente col ricarteggio della nota di affrancazione, od in *assegnato* se è da porsi a carico del destinatario o se la nota di affrancazione venisse fatta proseguire fino a destino. Di contro a tale importo deve apporsi, con apposito timbro, l'indicazione « *spese doganali a. . . . .* ».

Art. 7.

Registro delle bollette doganali

Le agenzie doganali di cui all'art. 1, debbono scritturare nel registro Mod. *I*-570 gli estremi e gli importi di tutte indistintamente le bollette comprendenti diritti doganali di qualsiasi specie, nonchè dei rilievi della Dogana, delle ricevute per tasse di bollo e spese di piombi e delle eventuali bollette di somme depositate per importazioni ed esportazioni temporanee, o pagate per multe, di volta in volta che tali documenti vengono rilasciati alle agenzie suddette, seguendo, quanto più è possibile, l'ordine progressivo di emissione della Dogana.

Dalle agenzie di confine devono essere tenuti separati registri Mod. *I*-570 per i trasporti in *entrata* e per quelli in *uscita*: i registri medesimi sono anche da tenersi in doppia serie dalle ripetute agenzie di confine e da quella di Verona P.ª V.ª, e cioè: una per i titoli ammessi al *conto corrente* colla Dogana, l'altra per le bollette di somme depositate per temporanee importazioni ed esportazioni e per le multe, escluse dal *conto corrente*.

Gli importi delle bollette per daziati, per rilievi e per somme depositate o pagate alla Dogana, riferibili a spedizioni a G. V. e P. V. accelerata si devono inscrivere, in detto registro, separatamente da quelli relativi a spedizioni a P. V. Sono invece da scritturarvisi, come appartenenti a spedizioni a P. V., tutti gl'importi delle bollette per tasse di bollo e spese mbi.

Alla fine di ogni giornata, colla scorta dei registri di transito Mod. *I*-538 ed *I*-539, di cui all'art. 8, le agenzie di confine indicano nell'apposita sede, di contro ad ogni bolletta per daziati, per somme depositate o pagate, il numero di transito assegnato al trasporto al quale si riferisce ed accertano la conformità delle due scritturazioni in quanto concerne le somme gravat per detti titoli sui singoli trasporti. Le predette agenzie di confine, per i trasporti del *Servizio locale*, e le agenzie doganali interne, indicano nel registro Mod. *I*-570, il numero della spedizione alla quale si riferisce ciascuna bolletta, in luogo del numero di transito, eseguendo del pari l'accertamento di cui sopra col registro Mod. *I*-576, di cui all'art. 9.

Per i trasporti in rispedizione effettuati in base a speciali convenzione, le agenzie di confine indicano invece nel registro Mod. *I*-570 la data dell'eseguito incasso delle tasse e spese doganali, o quella in cui vennero passate le bollette relative alla gestione locale, come è accennato al 2° capoverso dell'art. 31.

Di contro ai rilievi della Dogana si deve esporre nel registro Mod. *I*-570, quando ne è il caso, il numero di spedizione della rivalsa eseguita sulla stazione incaricata di esigerne l'importo.

Le differenze che si riscontrassero fra le somme inscritte nel registro Mod. *I*-570 e quelle poste a carico dei trasporti, debbono, previ accordi colle stazioni interessate, essere subito regolate a mezzo di opportune rivalse.

Gli importi inscritti nel Mod. *I*-570 sono da addizionarsi giorno per giorno, e tutte le agenzie doganali debbono accertare che corrispondano, per quanto riguarda i registri degli importi in *conto corrente*, al totale della distinta Mod. *I*-571 (art. 10) riferibile alla stessa giornata, e per quelli delle importazioni ed esportazioni temporanee e delle multe, all'importo complessivo delle somme depositate o pagate alla Dogana nella medesima data.

Alla chiusura di ogni quindicina, occorre riepilogare, sui registri Mod. *I*-570, i totali giornalieri degli importi in *conto corrente* inscritti nei registri stessi durante la quindicina.

Art. 8.

Scritturazione delle spese doganali italiane nei registri di transito.

I registri delle spedizioni dai transiti di confine Mod. *I*-538, e quelli degli arrivi ai transiti stessi, Mod. *I*-539, contengono anche apposite sedi per la scritturazione delle spese doganali italiane, rispettivamente d'*entrata* e d'*uscita*, che dall'agenzia presso ognuno di detti transiti vengono poste a carico dei singoli trasporti.

La registrazione quindi delle spese doganali di cui sopra dev'essere eseguita in sede di transito, desumendo dalla distinta Mod *H*-230 compilata dall'agenzia doganale, gli importi relativi e gli estremi delle bollette emesse dalla Dogana.

Nella scritturazione sul registro Mod *I*-538 delle spese doganali d'*entrata* devesi aver cura di distinguere sempre l'importo dei diritti di dogana imponibili di aggio, da quelli non imponibili, tenendo presente che l'aggio relativo ai depositi a garanzia di dazi in sospeso deve inscriversi, per ogni trasporto, nell'apposita sede, conglobato in una sola cifra col deposito al quale si riferisce; mentre quello concernente i diritti di dogana imponibili e gl'importi dei depositi per importazioni temporanee, si scrittura a parte nella colonna intestata *Aggio*. Se invece tanto gli uni, quanto gli altri sono da riprendersi su stazioni estere, in luogo dell'aggio, si devono esporre nella relativa colonna le iniziali N. A. (nota di affrancazione).

Ogni giornata di registrazione nel Mod *I*-538 dev'essere intestata coll'indicazione, oltrechè della data, del cambio da applicarsi ai diritti ed ai depositi doganali. Tale indicazione deve essere apposta di seguito a quella della data.

Giorno per giorno, debbono essere addizionati nei registri Mod. *I*-538 ed *I*-539, gl'importi delle spese doganali italiane, riepilogandone poi i totali ad ogni chiusura di contabilità

I totali parziali e generali di tali riepilogazioni debbono esattamente corrispondere con quelli dei rispettivi elenchi Modulo *I* 573 ed *I*-574 (art. 12).

Art 9.

Registro delle spese doganali italiane.

L'Agenzia doganale di Arona, le interne e le stazioni abilitatè ad eseguire operazioni doganali, debbono fare uso del registro Mod. *I*-576 per la scritturazione, in base alle distinte Mod. *H*-230, delle relative spese, tenendo separate registrazioni per gestione.

Anche le agenzie di confine, esclusa quella di Ala, devono usare, quando ne sia il caso, per ogni gestione, appositi registri Mod. *I*-576 per inscrivervi le tasse e spese doganali riferibili ai trasporti del *Servizio locale* ed a quelli in rispedizione eseguiti in base a speciali convenzioni. Le agenzie di Chiasso e Modane debbono tenere inoltre, per ogni gestione, separati registri Mod. *I*-576 per l'*entrata* e per l'*uscita*, rispettivamente pei trasporti da e per le gestioni merci locali italiane.

Per la inscrizione delle spese doganali nel detto registro Mod. *I*-576 e per la tenuta di esso valgono, in massima, le norme indicate al precedente art. 8.

Art. 10.

Distinta delle bollette rilasciate in conto corrente dalla Dogana.

Le Dogane di Ala, Arona, Chiasso, Domodossola, Genova P., Luino, Milano Cent., Milano P. G., Modane, Pontebba, Udine, Ventimiglia e Verona P.a V.o, rimettono, giorno per giorno, alle locali agenzie doganali una distinta partitaria, compilata sull'apposito Mod. *I*-571 ed autenticata colla firma del Ricevitore ed il bollo ad umido della Dogana, delle bollette per daziati e di quelle comprendenti diritti di qualsiasi specie, rilasciate in *conto corrente* alle agenzie medesime durante la giornata, senza distinzione delle gestioni alle quali appartengono i trasporti, e coll'indicazione degli estremi di ogni bolletta e dell'ammontare nelle diverse specie di valuta e complessivo

Nella distinta medesima debbono figurare anche gl'importi delle bollette per tasse di bollo e spese di piombi e degli eventuali rilievi della Dogana, coll'indicazione, per questi ultimi, del numero e del titolo.

Le Dogane suddette consegnano anche alle agenzie doganali, insieme alla distinta partitaria di cui sopra, altra distinta riepilogativa, compilata sullo stesso Mod. *I*-571, comprendente il numero complessivo delle bollette e l'importo totale di esse, suddiviso anche nelle diverse specie di valuta.

Eseguite le opportune verifiche in base alle risultanze dei registri Mod. *I*-570, di cui all'art. 7, il Capo gestione dell'agenzia doganale munisce ambedue le distinte Mod. *I*-571 della propria firma e del timbro dell'agenzia e restituisce alla Dogana quella riepilogativa, trattenendo l'altra.

Alla chiusura della decade doganale, i titoli delle distinte rilasciate nella decade stessa, vengono riepilogati da ciascuna agenzia in apposito Mod. *I*-571, che è da inviarsi subito, insieme alle relative distinte ed in piego raccomandato, al Controllo Prodotti di Firenze.

Contemporaneamente il totale complessivo di detto riepilogo, suddiviso anche per specie di valuta, e previo accertamento che le risultanze di esso corrispondano esattamente a quelle dei registri della Dogana, deve essere comunicato, a mezzo di telegramma, alla competente Divisione del Movimento e Traffico.

Art. 11.

Indicazione delle spese doganali italiane nei riassunti delle spedizioni e degli arrivi da parte delle gestioni dei transiti di confine.

Il totale delle spese doganali italiane fatte seguire in assegnato a carico di ogni trasporto, deve essere indicato dalle gestioni di transito nei riassunti delle spedizioni Mod. *I*-530 ed *I*-534 nella apposita colonna, e nei riassunti degli arrivi Mod. *I*-531 ed *I*-535 nella parte « *Scritturazioni, per tasse assegnate (Debito del Corrispondente), riservate al Controllo* » e precisamente nella colonna « *Spese doganali italiane ai transiti di confine* ».

Le tasse e spese doganali affrancate su trasporti in *entrata* ricarteggiate con nota di affrancazione direttamente dalle gestioni dei transiti di confine, debbono essere esposte nei riassunti spedizioni di transito Mod. *I*-530 ed *I*-534 nella colonna intestata « *Spese doganali italiane al confine* », tanto se riguar-

dano trasporti da ferrovia a ferrovia, quanto se riguardano trasporti in servizio diretto.

Le note di affrancazione, che eventualmente fossero emesse per *dazi d'uscita,* devono proseguire fino a destino.

Gl'importi inscritti nelle suaccennate colonne debbono essere addizionati per stabilire che i totali generali confrontino esattamente, per ogni riassunto e per ciascun servizio, coi totali corrispondenti degli elenchi Mod. *I*-573 ed *I*-574 (Art. 12).

Art. 12.

Elenchi delle tasse e spese doganali delle agenzie di confine, esclusa Arona.

L'elenco delle tasse e spese doganali Mod. *I*-573 serve per trasporti in *entrata* in Italia, compresi quelli in transito, ed è di colore *bianco*; quello Mod. *I*-574 si usa per i trasporti in *uscita* dall'Italia ed è invece di colore *camoscio.*

Gli elenchi Mod. *I*-573 ed *I*-574 vengono compilati dalle agenzie doganali di confine, per quanto concerne le tasse e spese esposte sui documenti di trasporto riferibili alle merci in servizio diretto o da ferrovia a ferrovia, con la scorta dei corrispondenti registri Mod. *I*-538 ed *I*-539, conservando per la scritturazione dei trasporti il medesimo ordine in cui si trovano nei registri stessi: dette agenzie debbono compilare quindi tanti Mod. *I*-573 ed *I*-574 quanti sono i servizi diretti, pei quali è prescritta la compilazione di separati riassunti, più un elenco Mod. *I*-573 pei trasporti in *entrata* ed uno Mod. *I*-574 per quelli in *uscita*, carteggiati da ferrovia a ferrovia.

Appositi elenchi Mod. *I*-573 ed *I*-574 sono pure da compilarsi dalle agenzie di Chiasso, Luino e Domodossola per le messaggerie in *entrata* ed in *uscita* in servizio cumulativo con le Poste Svizzere, da conteggiarsi nella gestione G. V.

Per le tasse e spese gravate in assegnato sui documenti dei trasporti del *servizio locale*, da e per le gestioni merci italiane di Chiasso, l'agenzia omonima, in base ai registri Modulo *I*-576, deve compilare per ogni gestione, sia in *entrata* che in *uscita,* separati elenchi:

a) pei trasporti in servizio interno della Rete dello Stato (esclusi quelli fra il Continente e la Sicilia);

b) pei trasporti in servizio cumulativo italiano ed in servizio interno fra il Continente e la Sicilia;

c) pei trasporti in servizio internazionale.

L'Agenzia doganale di Modane, per ogni gestione, compila un solo elenco Mod. *I*-573 ed uno Mod. *I*-574 per le tasse e spese da essa gravate sui trasporti in partenza e su quelli in arrivo alle rispettive gestioni locali.

Gli elenchi di cui sopra debbono essere intestati « *Locale* », coll'aggiunta, per quanto riguarda Chiasso, *Servizio interno*, *Servizio cumulativo* o *Servizio internazionale*, secondo il caso.

Le gestioni locali di Chiasso e Modane debbono far risultare per memoria, nel margine destro dei riassunti delle spedizioni e degli arrivi, le spese doganali suddette, gravate dalle rispettive agenzie doganali sui trasporti da e per le gestioni locali medesime.

Debbono pure essere compilati, con la scorta dei registri, Mod. *I*-576, appositi elenchi Mod *I*-573 per ciascuna gestione, da intestarsi *Servizio locale*, dalle agenzie di Udine, Pontebba, Luino, Domodossola e Ventimiglia per le tasse e spese doganali d'importazione da ognuna di esse poste a carico dei trasporti destinati alle rispettive gestioni locali, provenienti in cauzione da altre Dogane di confine, non omettendo di indicare, sugli elenchi medesimi, il transito di entrata in Italia ed il numero da esso assegnato a ciascuno di detti trasporti.

Le agenzie doganali di confine debbono inoltre compilare per gestione e quando ne sia il caso, gli *elenchi speciali* che appresso, facendo uso di altrettanti Mod. *I*-573:

a) *Elenco speciale N. 1* per gli importi derivanti da liquidazioni di depositi a dazio sospeso, per l'ammontare dei rilievi emessi dalla Dogana e per gl'importi eventualmente in meno gravati sulle spedizioni, ripresi successivamente con rivalse sulle stazioni interessate;

b) *Elenco speciale N. 2* per le somme pagate direttamente all'agenzia doganale dalle parti, od anche dalle Poste Svizzere, sia per daziati, tasse di commissione, facchinaggio, ecc., come per depositi;

c) *Elenco speciale N 3* per tutti gl'importi pareggiati, a mezzo di sovvenzioni, a debito delle gestioni locali per l'incasso a cura di esse.

Anche ciascuno dei tre elenchi suaccennati è da intestarsi

a mano coll' indicazione: *elenco speciale N. 1, 2* o *3*, secondo le distinzioni fatte più sopra.

Gli elenchi Mod. *I*-573 ed *I*-574 devono compilarsi giornalmente, addizionandone gli importi in essi inscritti pure giorno per giorno e separatamente per ogni servizio od *elenco speciale*. I totali che ne risultano debbono confrontare esattamente con quelli corrispondenti dei registri e dei riassunti.

Alla fine di ogni quindicina, i totali ottenuti come sopra per i singoli giorni in essa compresi, sono da riepilogarsi, sempre distintamente per ciascun servizio, sopra un Mod. *I*-573 per l'*entrata* ed *I*-574 per l'*uscita*, riepilogando anche separatamente ognuno degli *elenchi speciali* precedentemente indicati.

Tutti gli elenchi debbono essere numerati progressivamente, dopo averli raggruppati per servizio, incominciando, per ogni quindicina, dal N. 1 tanto per quelli delle merci in *entrata*, Mod. *I*-573, che per quelli delle merci in *uscita*, Mod. *I*-574.

Elenchi suppletori. — Per i trasporti in arrivo alle gestioni dei transiti internazionali dal 1° luglio in avanti, che abbiano data di spedizione o di transito anteriore al 1° luglio e pei quali è prescritta la compilazione dei riassunti arrivi *suppletori* devono pure compilarsi dalle agenzie doganali di confine degli elenchi *suppletori* Mod. *I*–574, separatamente per servizio. Tali elenchi debbonsi addizionare, giorno per giorno, riepilogandoli a parte nei modi più sopra indicati.

Art. 13.

Elenchi delle tasse e spese doganali delle agenzie di Arona, Genova P., Milano Cent., Milano P. G. e Verona P. V.

Le agenzie di Arona, Genova P., Milano Cent., Milano P. G. e Verona P. V. devono compilare separati elenchi mod. *I*-573 per le tasse e spese doganali da esse riscosse e per quelle a carico di trasporti appoggiati alle agenzie medesime per le operazioni doganali. Sui Mod. *I*-573 relativi a queste ultime spedizioni deve risultare, per ognuna, anche il transito di *entrata* in Italia ed il numero da esso assegnato alla spedizione.

Le tasse e spese doganali gravate dall'agenzia di Verona

P. V. sulle spedizioni in partenza da Verona devono essere scritturate in separati elenchi Mod. *I*-573, i quali sono da compilarsi con le suddivisioni indicate al quarto capoverso dell'articolo 12, con opportuna intestazione a mano.

I totali delle distinte Mod. *H*-230 delle tasse e spese doganali riscosse dalle suaccennate agenzie, oppure riprese sulle stazioni speditrici con nota di affrancazione, debbono essere inscritti, tutti indistintamente, negli elenchi Mod. *I*-573 e nel registro Mod. *I*-576, nella colonna intestata « *Totale affrancato* »: invece i totali delle tasse e spese doganali poste, dalle ripetute agenzie a carico dei destinatari delle spedizioni ad esse appoggiate per l'eseguimento delle operazioni doganali, devono essere inscritti nella colonna « *Totale seguito in assegnato* » e riportati sui documenti di trasporto, pure in assegnato, coll'indicazione « *Spese doganali a* . . . . . . ». L'importo complessivo di queste ultime tasse e spese doganali viene preso a credito nei conti correnti al corrispondente titolo.

Art. 14.

Riepilogo generale degli elenchi delle tasse e spese doganali.

Il riepilogo generale degli elenchi delle tasse e spese doganali Mod. *I*-575 è in uso soltanto presso le agenzie doganali ammesse al *conto corrente* con la Dogana.

Esso è diviso in tre parti: nella prima si riportano le tasse e spese doganali esposte sui documenti di trasporto per merci in *entrata* e nella seconda le consimili tasse e spese per merci in *uscita*, mentre la terza parte è destinata a riepilogare le prime due con tutti gli altri importi non esposti sui documenti di trasporto, inscritti nei tre *elenchi speciali*, dei quali è cenno nell'art. 12.

Detto riepilogo generale si compila, per ogni gestione, con la scorta dei riepiloghi parziali dei diversi servizi e degli *elenchi speciali*, indicati al terz'ultimo capoverso del ripetuto art. 12.

Ottenuti i totali generali della parte terza del riepilogo Mod. *I*-575, si devono riunire i diritti doganali gravati sui trasporti, in un solo totale, per poterlo mettere a confronto con l'ammontare dovuto alla Dogana, secondo i resultati dei

corrispondenti registri delle bollette Mod. *I*-570, e stabilire così l'importo degli *utili* sulla ripartizione delle tasse di bollo, spese pei piombi, ecc.

Art. 15.

Depositi Doganali.

I depositi doganali possono riguardare:

gli sdaziamenti in sospeso;

le importazioni ed esportazioni temporanee con bolletta di cauzione.

Le tasse di commissione, facchinaggio, ecc. e le spese per qualsiasi titolo non sono da comprendersi nell'ammontare dei depositi per sdaziamenti in sospeso; ma debbono essere invece conteggiate per l'effettivo importo ed assunte subito a debito e riprese od incassate, secondo i casi, come se i diritti di dogana fossero stati definitivamente liquidati.

Per gli sdaziamenti in sospeso, dopo conosciuta la decisione della controversia, la Dogana emette la relativa bolletta d'importazione o d'esportazione, e, secondo il caso, provvede per l'addebitamento o per l'incasso dei diritti definitivamente liquidati, con le modalità in uso per tutte le altre bollette.

L'agenzia doganale o la stazione interessata deve, a sua volta, disporre pel rimborso dell'*eccedenza*, od eventualmente per la riscossione della *deficienza*, risultata fra la somma a suo tempo riscossa, o ripresa a titolo di deposito e quella liquidata con la Dogana.

Per le esportazioni temporanee e per quelle importazioni, pure temporanee, per le quali è obbligatoria l'effettuazione del deposito alla Dogana, come da Ordine di Servizio n. 55–1908, le agenzie eseguiscono alla Dogana medesima i relativi depositi in valuta cartacea se trattasi di esportazioni ed in valuta metallica nel caso di importazioni.

Per l'effettuazione di detti depositi le agenzie si valgono del fondo di riserva a ciascuna assegnato.

E' fatto obbligo alle agenzie doganali di disporre pel rimborso alle parti delle somme riferentisi a depositi per impor-

tazioni ed esportazioni temporanee non appena avuta la partecipazione dalla Dogana dell'avvenuto scarico delle relative bollette-cauzione.

La contabilizzazione delle somme poste a carico dei trasporti a titolo di depositi doganali e, a tempo opportuno, la restituzione, o la liquidazione di conguaglio fra le somme depositate e quelle definitivamente spettanti alla Dogana, avvengono a mezzo del bollettario Mod. *I*-577, di cui all'articolo seguente.

Art. 16.

Bollettario pei depositi doganali.

Il bollettario pei depositi doganali Mod *I*-577 serve:

a) pei depositi doganali affrancati per sdaziamenti in sospeso su merci importate, ovvero per merci in importazione temporanea, l'ammontare dei quali è direttamente versato dai mittenti;

b) pei depositi che le agenzie e le stazioni abilitate all'eseguimento di operazioni doganali riprendono sulle stazioni estere speditrici col ricarteggio delle note di affrancazione;

c) pei depositi doganali a garanzia di sdaziamenti in sospeso su merci importate, o per importazioni temporanee, fatti seguire in assegnato a carico dei destinatari;

d) pei depositi affrancati dai mittenti a garanzia di sdaziamenti in sospeso d'uscita dall'Italia e per esportazioni temporanee, da riprendersi sulle stazioni speditrici col ricarteggio delle note di affrancazione;

e) pei depositi a garanzia di sdaziamenti in sospeso di uscita dall'Italia e per esportazioni temporanee, fatti seguire in assegnato a carico dei destinatari.

Per ogni deposito in genere le agenzie doganali e le stazioni devono compilare la matrice del Mod. *I*-577 con tutte le indicazioni richieste dallo stampato.

Il bollettario Mod. *I*-577 è formato di 100 fogli numerati progressivamente, e per nessun motivo le agenzie doganali e le stazioni possono staccare dei fogli, o alterarne la numerazione.

Dovendosi provvedere all'emissione di duplicati di scontrini si deve apporvi l'indicazione *duplicato* e riempire anche la matrice, facendo risultare su quest'ultima da chi e per qual

motivo il duplicato venne richiesto. La matrice stessa e quella originale occorre pure sieno poste in relazione a mezzo di appositi richiami.

Le agenzie doganali debbono usare, pei depositi a garanzia di sdaziamenti in sospeso, fascicoli separati da quelli per importazioni e esportazioni temporanee.

Art. 17.

Depositi per sdaziamenti in sospeso.

Nel caso sub *a*) dell'art. 16 viene fatta sottoscrivere al depositante la dichiarazione contenuta nello scontrino *D* del Mod. *I*-577. L'importo complessivo del deposito, delle tasse di commissione, di facchinaggio, ecc., riscosso dal mittente, non devesi far figurare sui documenti di trasporto.

Nel caso sub *b*) il totale della distinta Mod. *H*-230 viene inscritto sui documenti di trasporto nella parte « *affrancate* » sotto il titolo « *spese doganali italiane* » e sulla nota di affrancazione da ricarteggiarsi sulla stazione speditrice. Lo scontrino *D* del Mod. *I*-577 si allega alla rispettiva matrice.

Nel caso sub *c*) l'importo complessivo del deposito e delle tasse di commissione, di facchinaggio, ecc. si grava in assegnato, sotto il titolo « *spese doganali italiane* », sui documenti di trasporto, ai quali viene allegato lo scontrino *D*, facendone sui medesimi speciale menzione, affinchè la stazione di arrivo, ritirata la firma del destinatario all'atto della consegna della merce, conservi detto scontrino a propria garanzia.

Pei depositi di cui sub *d*) le agenzie si regolano come nel caso sub *b*), con la differenza che lo scontrino *D* deve essere unito alla nota di affrancazione, che viene poi ricarteggiata sulla stazione speditrice con ripresa del deposito e di tutte le altre tasse e spese doganali. La stazione speditrice provvede a ritirare la firma dello speditore nella dichiarazione contenuta nello scontrino *D*.

Pei depositi di cui sub *e*) si devono osservare le medesime norme indicate per il caso sub *c*), salvo quanto concerne lo scontrino *D*, che non viene allegato ai documenti di trasporto, ma bensì alla rispettiva matrice.

In tutti indistintamente i casi accennati all'art. 16 gli importi dei depositi e delle altre tasse e spese doganali devono scritturarsi nei registri mod. *I*-538, *I*-539 od *I*-576 di contro alle rispettive spedizioni, in affrancato od in assegnato, a seconda del caso.

Allorchè occorre procedere alla liquidazione dei depositi per sdaziamenti in sospeso, l'agenzia ne avverte il mittente collo scontrino *B* del Mod. *I*-577 nel caso sub *a*); la stazione estera mittente o destinataria, a mezzo del transito di confine, nei casi sub *b*) ed *e*), oppure la stazione italiana destinataria o speditrice nei casi sub *c*), *d*), a mezzo degli scontrini *B* e *C*.

La stazione a cui spetta provvedere alla liquidazione si dà cura, a sua volta, di fare agli interessati le opportune comunicazioni a mezzo dello scontrino *B*, coll'invito di versare o di riscuotere l'ammontare delle *deficienze* o delle *eccedenze* risultanti sul deposito in confronto al dazio definitivamente conteggiato.

Avvenuta la liquidazione di conguaglio con le parti, le stazioni estere interessate, a mezzo del transito di confine, e le stazioni italiane, con lo scontrino *C* e con quello *B*, debitamente quietanzato dalla parte, autorizzano od eseguiscono le corrispondenti rivalse fra esse e l'agenzia doganale, a seconda dei casi.

Le bollette doganali nel caso sub *a*), vengono consegnate direttamente allo speditore dalle agenzie doganali.

Le bollette doganali riferibili ai casi sub *b*) ed *e*), quando il deposito è superiore alla somma liquidata, s'inviano alle stazioni estere, per essere consegnate agli interessati, allegate all'autorizzazione ad eseguire il rimborso dell'eccedenza; quando invece il deposito risulti inferiore al daziato definitivo, debbono unirsi alla rivalsa rappresentante l'importo della deficienza.

Per gli altri casi sub *c*) e *d*), le bollette debbono essere unite agli scontrini *B* e *C* del Mod. *I*-577, coi quali vengono inviate alle stazioni intessate: però a queste è fatto obbligo di non consegnarle alle parti se non dopo avvenuta con esse la liquidazione di conguaglio.

Le agenzie doganali e le stazioni devono praticare sui

documenti esibiti dagli interessati, l'annotazione che segue, convalidandola col bollo ad umido e colla firma:

Liquidato il deposito doganale nella somma di L. . . . .
(in tutte lettere)
. . . . li . . . . 190 . .
IL CAPO GESTIONE.

Avvenendo che qualcuna delle stazioni incaricate della liquidazione dei depositi colle parti non vi provvedesse con la dovuta sollecitudine, nonostante le pratiche direttamente esperite dalle agenzie doganali e dalle stazioni che emisero i Mod. *I*-577, queste devono informarne il competente Controllo Prodotti per opportuni provvedimenti.

Art. 18.

Depositi per importazioni ed esportazioni temporanee.

All'atto in cui le agenzie salvo, l' esonero di cui l' Ordine di Servizio N. 55-1908, devono eseguire *in effettivo* un deposito alla Dogana, questa rilascia ad esse, oltre alla bolletta-cauzione, per importazione od esportazione temporanea, anche una *bolletta di somme depositate*, la quale ultima non deve concernere più di una sola spedizione e di un solo deposito. E' fatto obbligo alle agenzie di conservare in cassa, come carta-valore quest'ultima bolletta fintantochè non avviene, nel tempo stabilito, la riesportazione o la reimportazione della merce pel confine ove ha sede la Dogana che emise la bolletta stessa. In tal caso la Dogana rilascia il *certificato di scarico* della bolletta-cauzione e rimborsa l'ammontare del deposito all'agenzia, contro ritiro della bolletta di somme depositate.

Il deposito viene restituito, contro ritiro della bolletta di somme depositate, anche nel caso che lo scarico della bolletta-cauzione per importazione od esportazione temporanea avvenga presso una Dogana diversa da quella d'emissione.

Quando la merce è riesportata o reimportata soltanto in parte entro il termine prescritto, viene rimborsata dalla Dogana una quota proporzionale sulla somma depositata, convertendo

il rimanente in dazio definitivo. Nei casi poi di mancato scarico della bolletta di temporanea importazione od esportazione l'intero importo del deposito viene dalla Dogana introitato definitivamente.

Allorchè invece si tratta di importazioni temporanee per le quali non vennero eseguiti alla Dogana i relativi depositi, questa, nel caso di mancato scarico totale o parziale della bolletta di cauzione, addebita in *conto corrente* alla Ferrovia i corrispondenti importi.

La liquidazione dei depositi colle parti deve essere fatta in base a quella eseguita colla Dogana, tenendo anche conto dell'aggio relativo quando la liquidazione cogli interessati viene fatta in Italia e riguarda depositi per importazioni temporanee.

Oltre le norme di cui sopra valgono, per i depositi per importazioni ed esportazioni temporanee, quelle indicate, per i depositi a garanzia di sdaziamenti in sospeso, nei primi sette capoversi dell'art 17.

La stazione, alla quale spetta di provvedere alla restituzione totale o parziale di depositi per importazioni od esportazioni temporanee, deve fare agli interessati le opportune comunicazioni a mezzo dello scontrino *B* del Mod. *I*-577, con invito di riscuotere l'importo relativo.

Non appena avvenuta la restituzione di cui al precedente capoverso, le stazioni estere interessate, a mezzo del transito di confine, e le stazioni italiane, con lo scontrino *C* e con quello *B*, debitamente quietanzato dalla parte, eseguiscono le corrispondenti rivalse sull'agenzia doganale.

Anche per i depositi di cui trattasi, le agenzie doganali e le stazioni devono praticare, sui documenti esibiti dalle parti, l'annotazione che appresso, convalidandola col bollo ad umido e colla firma:

Restituito il deposito doganale nella somma di L. . . . .
(in tutte lettere)

. . . . li . . . . 190 . .

IL CAPO GESTIONE

Se qualche stazione ritardasse a liquidare i depositi colle parti, le agenzie doganali e le stazioni che emisero i Mod. *I*-577 provvedono nel senso indicato all'ultimo capoverso dell'art. 17.

Art. 19.

Scontrino D del bollettario pei depositi doganali.

Come dall'*Avvertenza* posta a tergo dello scontrino *D* del bollettario Mod. *I*-577, tutte le stazioni ed agenzie doganali hanno l'obbligo di far apporre in calce alla *Dichiarazione* contenuta in detto scontrino, la firma del mittente o del destinatario, oppure di un loro incaricato munito di regolare procura, nonchè di conservare accuratamente lo scontrino stesso finchè il deposito, al quale si riferisce, non sia stato definitivamente liquidato.

L'inadempimento di detto obbligo esporrebbe gli agenti a dover rispondere personalmente delle differenze che per tale motivo non fosse possibile incassare suppletivamente dalle parti

Qualora lo scontrino del Mod. *I*-577 non pervenisse a tempo opportuno alla stazione incaricata dell'incasso del deposito, essa deve farne subito richiesta telegraficamente all'agenzia doganale od alla stazione che omise di inviarlo. Nel caso che a tale richiesta non venisse subito ottemperato, devesi tosto informare, per gli opportuni provvedimenti, il competente Controllo Prodotti.

Se però la mancanza di detto scontrino dovesse esser causa anche di lieve ritardo nello svincolo della merce, le stazioni debbono evitarlo facendo sottoscrivere all'interessato una dichiarazione conforme a quella contenuta nello scontrino *D*, e che, per norma delle stazioni, si indica in appresso:

Il sottoscritto, depositando la somma di Lire .... a garanzia di dazio e di ogni altra tassa e spesa di dogana da liquidare a carico della spedizione a ...... Velocità N. ..... del .... 190 .. da .... a .... dichiara che, a presentazione dello Scontrino B *del Mod.* I-577 *relativo a detta spedizione, pagherà alla stazione di .... la differenza che dal medesimo risultasse in più liquidata in confronto al deposito.*

.... li .... 190 . .

In fede

Il depositante ....

Art. 20.

Distinte dei depositi doganali.

Le distinte dei depositi doganali Mod. *I*-586 ed *I*-587, per uso delle sole agenzie indicate all'art, 1. sono rispettivamente di colore *bianco* per i depositi doganali da liquidare (debito) e di colore *camoscio* per quelli liquidati (credito).

Di ognuno dei Mod. *I*-586 ed *I*-587 debbono essere tenuti separati fascicoli per ciascuna gestione.

Tutti i depositi per sdaziamenti in sospeso e per importazioni ed esportazioni temporanee sono da inscriversi nelle distinte di cui sopra, le quali servono a giustificare il debito ed il credito assunto nei conti correnti dall'agenzia doganale pei depositi stessi.

I depositi per sdaziamenti in sospeso e per importazioni ed esportazioni temporanee, devono comprendersi nella distinta Mod. *I*-587 (credito) soltanto quando sia avvenuta la liquidazione, o rispettivamente, la restituzione fra l'agenzia e il depositante, nel caso che il deposito sia stato da esso eseguito direttamente all'agenzia medesima, oppure nei casi indicati all'articolo 16, sub *b*), *c*), *d*), *e*), quando sia pervenuta od eseguita la rivalsa per l'importo dell'*eccedenza* o della *deficienza*, se trattasi di depositi per sdaziamenti in sospeso, o solo dopo che sia pervenuta la rivalsa per l'importo totale o parziale del deposito, nel caso in cui si riferisca ad importazione od esportazione temporanea. Alla distinta mod. *I*-587 debbono essere allegati i relativi scontrini *B* del Mod. *I*-577, debitamente quietanzati.

Nei casi in cui i depositi per importazioni od esportazioni temporanee siano introitati definitivamente, per intiero od in parte, dalla Dogana, come è accennato all'art. 18, terzo capoverso, le agenzie di cui sopra sono autorizzate a pareggiarsi dei corrispondenti importi mediante inscrizione di essi nella distinta Mod. *I*-587.

A giustificazione del credito assunto devesi allegare a tale distinta la relativa bolletta di somme depositate, e gli scontrini *B* e *C* del Mod. *I*-577, se il deposito è stato introitato per intiero dalla Dogana: si devono invece citare numero, data ed importo della bolletta di riscossione quando il deposito sia stato introitato solo parzialmente dalla Dogana.

Quando venga richiesta all'agenzia doganale che ha effettuato alla Dogana il deposito per importazione od esportazione temporanea la relativa bolletta di somme depositate, allo scopo di ottenere da altra Dogana la restituzione del deposito, l'agenzia doganale deve aderirvi informandone subito il competente Controllo Prodotti per l'opportuno pareggio, portando nel frattempo l'importo della bolletta fra i *Titoli da liquidare.*

'importo dei depositi per sdaziamenti in sospeso devesi scritturare nelle distinte Mod. *I*-586 e *I*-587, in una cifra complessiva con l'aggio relativo: si indicano invece separatamente, nelle apposite colonne, l'aggio riferentesi a depositi per importazioni temporanee e l'ammontare dei depositi stessi

I totali dei depositi per sdaziamenti in sospeso e per importazioni ed esportazioni temporanee, risultanti dalle distinte Mod. *I*-586, debbono esattamente corrispondere con quelli rispettivi del riepilogo Mod. *I*-575.

Art. 21.

Contabilizzazione dei depositi doganali.

Le agenzie doganali accennate all'art. 1, debbono assumere a debito ed a credito i depositi per sdaziamenti in sospeso e quelli per importazioni ed esportazioni temporanee nei conti correnti di gestione Mod. *I*-584 e quindi nel conto corrente riassuntivo Mod. *I*-579 e nei relativi estratti Mod. *I*-580 ed *I*-585.

Le somme liquidate con la Dogana in dipendenza di depositi per sdaziamenti in sospeso si inscrivono, nel giorno stesso in cui avviene la liquidazione, nell'*elenco speciale N. 1* Mod. *I*-573, di cui all'art. 12, assumendone così il corrispondente debito, del quale l'agenzia ottiene il pareggio, man mano che può aver luogo l'iscrizione dell'ammontare dei relativi depositi nella distinta Mod. *I*-587.

Finchè i depositi di cui sopra non possono essere compresi nella distinta Mod. *I*-587, come al quarto capoverso dell'articolo 20, le somme portate a debito nel suaccennato *elenco speciale N. 1* sono da inscriversi dettagliatamente nel prospetto *I* dei conti correnti di gestione Mod. *I*-584.

Il totale complessivo di esse è poi da conteggiarsi nell'apposito titolo del saldo debitore a nuovo dei conti correnti Mod. *I*-579 ed *I*-584 e degli estratti Mod. *I*-580 ed *I*-585. A ciascuno degli estratti deve essere poi allegato il dettaglio delle ripetute somme in esse conteggiate, compilato sull'apposita distinta Mod. *I*-588.

Nei conti correnti e negli estratti suindicati, al titolo *Depositi doganali per importazioni ed esportazioni temporanee,* debbono essere assunte a debito od a credito le somme riferentisi ai depositi medesimi, dappoichè l'aggio ad essi relativo si scrittura al corrispondente titolo.

Il debito dei depositi doganali viene assunto in base al riepilogo generale Mod. *I*-575 ed alla relativa distinta Mod. *I*-586, mentre l'ammontare dei depositi stessi liquidati, pei quali sia già avvenuto il conguaglio con le parti, viene preso a credito a mezzo della distinta Mod. *I*-587, in base alla quale è pure portato a credito nei conti correnti e negli estratti predetti, l'aggio rimborsato agli interessati sui depositi per importazioni temporanee, a completo pareggio dei rimborsi eseguiti direttamente o degli importi delle rivalse pervenute dalle stazioni interessate.

Le stazioni ammesse all'eseguimento di operazioni doganali devono assumere a debito nei conti correnti e nei relativi estratti, i depositi per sdaziamenti in sospeso, inscrivendovi a mano apposito titolo, ed allorquando viene proceduto alla liquidazione di detti depositi con la Dogana, devono assumere a credito gli importi a pareggio delle somme pagate alla Dogana medesima e di quelle rimborsate alle parti o da esse introitate, direttamente o pel tramite delle stazioni destinatarie, per *eccedenze* o, rispettivamente, per *deficienze* sui depositi stessi.

Agli estratti del conto corrente riassuntivo o di quello della gestione P. V., secondo il caso, le stazioni suddette devono allegare un elenco dei depositi per sdaziamenti in sospeso assunti a debito e di quelli portati a credito, unendovi per questi ultimi gli scontrini *B* del Mod. *I*-577 debitamente quietanzati.

Art. 22.

Rivalse.

Tutte le agenzie doganali debbono eseguire o ricevere rivalse direttamente, ossia senza il tramite delle gestioni locali, per tutti i titoli attinenti alle operazioni e formalità di dogana, seguendo le modalità indicate all'art. 23 della Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX.

Dette rivalse sono da scritturarsi, tanto dalle agenzie che dalle stazioni, nei registri e nei riassunti del servizio internazionale, ed a tale uopo le agenzie doganali debbono tenere appositi registri Mod. *I*-401 ed *I*-402 per le rivalse in partenza e Mod. *I*-404 ed *I*-405 per quelle in arrivo e compilare, alla fine di ogni quindicina, i rispettivi riassunti Mod. *I*-417, *I*-418, *I*-426 ed *I*-427.

Art. 23.

Responsabilità delle tasse e spese doganali.

Oltre quanto è stabilito dall'art. 20 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX, circa la responsabilità per l'incasso delle somme a carico dei trasporti, alle agenzie ed alle stazioni che eseguiscono le operazioni e le formalità doganali, incombe la responsabilità delle deficienze rilevate dai Controlli Prodotti sulle tasse di commissione e di facchinaggio, e, quando gli errori o le omissioni siano ad esse imputabili, anche delle somme in meno introitate, o fatte seguire o riprese, pure in meno, a titolo di depositi e di diritti doganali, tasse di bollo e di custodia, spese per piombi di controllo, ecc.

Ciononondimeno le stazioni destinatarie sono in obbligo di accertare se ai documenti di trasporto, ai quali si trovi unita o sui quali sia anche semplicemente citata qualche bolletta doganale, debba essere allegata la distinta Mod. *H*-230, di cui all'art. 5, e, per ogni trasporto, se l'ammontare della bolletta doganale sia conforme a quello esposto sulla distinta e se il totale della distinta medesima sia esattamente riportato sui relativi documenti al corrispondente titolo « *Spese doganali italiane* », e ciò allo scopo di riparare ad errori od omissioni.

Le tasse di commissione per la custodia dei documenti doganali devono essere sempre indicate sui documenti di trasporto a cura della stazione speditrice, anche se le spedizioni vengono eseguite in porto assegnato.

Art. 24.

Daziati pei trasporti per conto dell'Amministrazione.

Gli importi dei diritti di confine, delle tasse accessorie e delle spese doganali a carico dei trasporti per conto dell'Amministrazione, comprese le tasse di commissione e di facchinaggio, debbono essere conteggiati e compresi nelle scritture contabili, dalle agenzie e dalle stazioni, come se si riferissero a trasporti ordinari, conforme dispone l'articolo 40, comma *h*) dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX.

Per il pareggio di detti importi le stazioni, ed eventualmente le agenzie doganali, presso le quali vengono ritirati i trasporti di cui sopra, devono regolarsi nel modo indicato al comma *j*) del citato articolo.

Art. 25.

Conti correnti di gestione e versamento al Capo stazione.

Ciascuna delle gestioni G. V. e P. V. delle agenzie doganali di cui all'art. 1, sono tenute alla compilazione di un separato conto corrente di gestione su distinti fascicoli Mod. *I*-584.

Nel conto corrente Mod. *I*-584, che comprende tutte le partite di debito, credito e rimanenza interessanti la gestione, debbono essere inscritte le risultanze di ogni giornata.

Alla fine di ogni giorno si deve versare nelle mani del Capo stazione l'ammontare inscritto a credito, sotto il corrispondente titolo, nell'apposito prospetto *F* del conto corrente Mod. *I*-584, ritirandone ricevuta nel prospetto *E*.

Tale conto corrente consta dei prospetti seguenti:

Prospetti A, B, C, D per l'inscrizione, rispettivamente, dei rilievi a debito ed a credito e degli abbuoni portati in conto, nonchè dei rilievi contestati riferibili alla gestione;

Prospetto E per la ricevuta dei versamenti;

Prospetto F costituente il conto corrente propriamente detto, coll'indicazione delle partite di *Debito, Credito e Rimanenza.* Questo prospetto deve essere compilato in modo che possa chiudersi normalmente alla fine di ogni quindicina ed eventualmente in qualsiasi giorno, per essere poi continuato sino alla fine della quindicina medesima; perciò esso non porta nella prima colonna l'indicazione a stampa dei singoli giorni del mese, indicazione che deve essere apposta a mano.

La rimanenza di un giorno devesi riportare nel giorno che segue come *saldo debitore precedente*, senza variazioni di sorta;

Prospetti G, H destinati rispettivamente alla dimostrazione delle sovvenzioni ricevute ed eseguite dalla gestione ed all'iscrizione dei titoli da liquidare;

Prospetto K per la scritturazione degli importi assunti a debito nell'*elenco speciale* N. 1, Mod. *I*-573, in seguito alla definizione delle controversie insorte colla Dogana, da pareggiare dall'agenzia, come al terzo capoverso dell'art. 21.

Prospetto J istituito per l'inscrizione delle bollette di somme depositate alla Dogana, conservate dalla gestione come carta-valore, riferibili ad esportazioni temporanee, nonchè alle importazioni temporanee per le quali non sia consentito l'esonero dal deposito, come dall'Ordine di Servizio N. 55-1908.

Prospetto L per l'elencazione dei titoli, estinti ed inestinti per rimborsi a terzi e per pagamento premi al personale.

Art. 26.

Conto corrente riassuntivo.

Tutte le operazioni e scritturazioni eseguite da entrambe le gestioni (G. V. e P. V.) dell'agenzia doganale vengono riepilogate quindicinalmente nell' apposito conto corrente riassuntivo Mod. *I*-579.

Questo corrisponde, per la disposizione e l'uso di buona parte dei prospetti di cui si compone, al conto corrente di gestione Mod. *I*-584; infatti la descrizione data al precedente art. 25 dei prospetti *A, B, C, D,* esistenti in quest' ultimo conto, vale anche per quelli segnati colle medesime lettere nel Mod. *I*-579. Parimente dicasi del prospetto *E* del conto corrente riassuntivo, affatto identico a quello *H* del mod. *I*-584.

La dimostrazione del conto corrente inscritta nell'apposito prospetto *F* del Mod. *I*-579 differisce invece dal quadro *F* del Mod. *I*-584 in quanto offre la giustificazione del debito e del credito in cifre complessive per quindicina. Per il saldo debitore a nuovo vengono invece riportate nel Mod. *I*-579 le cifre inscritte nel Mod. *I*-584 per l'ultima giornata della quindicina alla quale il conto corrente riassuntivo si riferisce; e le medesime cifre debbono poi figurare nel Mod. *I*-579 della quindicina successiva, come saldo debitore della quindicina precedente.

In detto prospetto *F* trova sede anche il dettaglio giornaliero dei versamenti eseguiti nella quindicina dall'agenzia doganale alla Cassa di competenza.

I successivi prospetti *G*, *H*, *I* sono destinati, rispettivamente alla tenuta in evidenza delle eccedenze di cassa riscontrate nella quindicina, degli ordini di rimborso pagati ai terzi e dei pagamenti premi per scoprimento abusi agli agenti dell'Amministrazione, ed infine dei titoli di rimborso e di pagamento restituiti inestinti.

Nel prospetto *F* tutte le cifre costituenti la giustificazione del debito, del credito e della rimanenza, per quanto riguarda la gestione G. V. figurano in dettaglio, in rapporto alle risultanze degli elaborati trasmessi, pel medesimo periodo contabile, al Controllo Prodotti di Firenze: per quanto si riferisce alla gestione P. V., sono indicate soltanto le cifre complessive, rispettivamente del debito, del credito e della rimanenza, che debbono corrispondere ai rispettivi totali dell'estratto del conto corrente di gestione Mod. *I*-585, di cui si dirà in appresso, da inviarsi al Controllo Prodotti di Torino. Soltanto nella parte « credito » vien tenuto in speciale evidenza l'ammontare dei versamenti effettuati dalla gestione P. V. a quella G. V., che deve corrispondere esattamente al debito assunto dalla gestione G. V. per lo stesso titolo « *Versamenti dalla gestione P. V.* »

In tutti gli altri prospetti del Mod. *I*-579 sono da inscriversi *esclusivamente* le partite interessanti la gestione G. V.

Art. 27.

Estratti del conto corrente riassuntivo e del conto corrente della gestione P. V.

Alla chiusura d'ogni quindicina le due gestioni dell'agenzia doganale rassegnano a giustificazione della rispettiva contabilità riassuntiva:

a) al Controllo Prodotti di Firenze, l'estratto del conto corrente riassuntivo Mod. *I*-580, coi relativi allegati, desunto dal conto corrente riassuntivo Mod. *I*-579;

b) al Controllo Prodotti di Torino, l'estratto del conto corrente della gestione P. V. Mod. *I*-585, coi prescritti documenti a corredo, desunto dal conto corrente di gestione Mod. *I*-584.

L'estratto Mod. *I*-580 corrisponde in massima al conto corrente Mod. *I* 579 dal quale deriva, salvo le varianti che appresso:

non esistono nel Mod. *I*-580: il quadro che nel Mod. *I*-579 serve per l'elencazione dei titoli da liquidare, dovendosi all'uopo far uso dell'apposito Mod. *I*-509; nè il prospetto delle bollette di somme depositate alla Dogana per importazioni ed esportazioni temporanee di merci;

è inserito in più un prospetto per l'elencazione dei documenti che si rimettono annessi all'estratto del conto corrente riassuntivo.

Il quadro *E* che nell'estratto medesimo è destinato per la dimostrazione del conto corrente quindicinale, è l'esatta trascrizione del quadro *F* del Mod. *I*–579, coll'aggiunta di alcune voci ad esclusivo uso dei Controlli Prodotti.

Parimente l'estratto Mod. *I*-585 del conto corrente della gestione P. V., corrisponde in massima al conto corrente medesimo, Mod. *I*-584, circa la disposizione e l'uso dei vari prospetti esistenti, salve le differenze che già si sono rilevate pel Mod. *I*-580 in confronto al Mod. *I*-579. Inoltre nel Mod. *I*-585 non si è riportato il prospetto degli importi per diritti di dogana, aggio, ecc., assunti a debito in seguito alla definizione di controversie colla Dogana e non ancora pareggiati, nè il

prospetto delle bollette di somme depositate alla Dogana per importazioni ed esportazioni temporanee di merci.

Nel prospetto *E* del Mod. *I*-585 le partite costituenti il debito, il credito e la rimanenza della gestione, anzichè per giornata, come nel corrispondente quadro *F* del Mod. *I*-584, sono indicate in cifre complessive per quindicina, in rapporto ai totali dei riassunti e dei vari elaborati rimessi al Controllo Prodotti di Torino. Per quanto concerne i vari titoli di rimanenza, devesi indicare la rispettiva consistenza al giorno di chiusura della quindicina, secondo le risultanze delle apposite colonne del conto corrente giornaliero Mod. *I*-584.

Gli elaborati ed i documenti da allegarsi agli estratti Mod. *I*-580 ed *I*-585, sono i seguenti, rispettivamente per la gestione G. V. e P. V. secondo, che trattasi dell'estratto del conto corrente riassuntivo o di quello del conto corrente della gestione P. V.:

Elenchi dei diritti di dogana, ecc. per merci in entrata Modulo *I*-573;

Elenchi dei diritti di dogana, ecc. per merci in uscita Modulo *I*-574;

Riepilogo degli elenchi dei diritti di dogana, ecc. Mod. *I*-575;

Distinta dei depositi doganali assunti a debito Mod. I-586;

Distinta dei depositi doganali assunti a credito Mod. *I*-587;

Riassunti spedizioni per rivalse Mod. { *I*-417 G. V. / *I*-418 P. V. }

Riassunti arrivi per rivalse Mod. { *I*-426 G. V. / *I*-427 P. V. }

Elenco stampati usati in servizio, ecc. Mod. *I*–516;

Inventario delle merci in magazzino Mod. *I*-492;

Elenco dei rilievi contestati Mod. *I*-518;

Dimostrazione del numerario in cassa per pagamenti diversi Mod. *I*-513;

Distinta dei titoli da liquidare Mod. *I*-509;

Distinta degli importi assunti a debito nell'elenco speciale N. 1, ecc. Mod. *I*-588;

Distinta delle spese diverse anticipate dalle agenzie doganali Mod. *I*-578;

Titoli di rimborso pagati ai terzi;

Titoli di pagamento per corresponsione premi.

All'estratto Mod. *I*-580 della seconda quindicina di ogni

mese è inoltre da allegarsi il *Bilancio* dei diritti doganali computati in conto corrente Mod. *I*-582.

Art. 28.

Versamenti alle Casse.

Le agenzie doganali indicate all'art. 1 debbono eseguire direttamente alle competenti Casse Compartimentali i versamenti dei loro introiti, sotto l'osservanza di tutte le norme in vigore per le stazioni e di cui l'art. 11 dell'Istruzione N. 22-1907 del Servizio IX.

Le agenzie di Verona Pª Vº e di Chiasso devono effettuare il versamento alla Cassa ogni giorno; le altre invece devono effettuarlo alla sera del 15 e dell'ultimo giorno di ogni mese, od anche ogniqualvolta abbiano in cassa una somma eguale o superiore a L. 1000.

Art. 29.

Fondo di riserva.

Le agenzie doganali di confine, esclusa quella di Arona, sono autorizzate a trattenere, come fondo di riserva, per l'effettuazione degli eventuali depositi d'importazione o d'esportazione temporanea, fino a L. 200 ciascuna; per tutte le altre tale fondo è invece limitato a L. 50.

Art. 30.

Trattenute sui versamenti e domande di sovvenzioni.

Qualora le agenzie doganali col contante di cui dispongono non siano in grado di effettuare i depositi per importazioni ed esportazioni temporanee, si debbono attenere a quanto è stabilito per le stazioni all'art. 12 dell'Istruzione N. 22-1907 del Servizio IX.

Art. 31.

Sovvenzioni da gestione a gestione.

E' ammesso, per tutte le agenzie doganali che compilano il conto corrente, il passaggio di denaro fra esse e le rispettive gestioni locali, previa domanda, a mezzo dell'apposito Mod. *I*-511, vistato dal Capo stazione.

Qualora da qualche agenzia doganale vengano in taluni casi passate alle gestioni merci locali delle bollette per l'incasso dei relativi importi, questi debbono essere assunti a credito dalle agenzie stesse ed a debito dalle predette gestioni in conto corrente, alla voce *Sovvenzioni*. Il passaggio di tali bollette devesi eseguire scritturandole in un registro Mod. *I*-570, sul quale le agenzie doganali ritirano, di volta in volta, in segno di ricevuta, la firma degli agenti delle gestioni locali.

Art. 32.

Distinta delle spese diverse anticipate dalle agenzie doganali.

Le agenzie doganali devono compilare, separatamente per la gestione G. V. e per la P. V., la distinta Mod. *I*-578, da trasmettersi, per ogni quindicina, ai competenti Controlli Prodotti di Firenze e di Torino insieme all'estratto del conto corrente, come è detto all'art. 27.

In tale distinta debbono essere inscritte in dettaglio colla precisa motivazione, tutte le spese diverse anticipate poste a carico di ogni trasporto, sia in *entrata* che in *uscita*, effettivamente sostenute dalle agenzie suaccennate in dipendenza di operazioni e di formalità doganali, come ad esempio: riparazione ai colli; prelevamento ed affrancazione; di campioni francobolli postali; tasse di telegrammi; carta bollata; ecc.

Gli importi compresi nelle distinte Mod. *I*-578 devono corrispondere con quelli inscritti nella colonna intestata « *Spese diverse* » dei rispettivi elenchi Mod. *I*-573 ed *I*-574 e dei relativi riepiloghi Mod. *I*-575.

Art. 33.

Bilancio dei diritti doganali computati in conto corrente.

Alla chiusura della seconda quindicina di ogni mese tutte le agenzie doganali debbono compilare, per essere spedito al Controllo Prodotti di Firenze, insieme all'estratto del conto corrente riassuntivo, il bilancio dei diritti doganali Mod. *I*-582.

Nel prospetto *A* di detto modulo si debbono riepilogare, per gestione, i diritti di dogana, fatta astrazione dagli *utili*, posti a carico dei trasporti, come dai riepiloghi generali Mod *I*-575 delle due quindicine del mese, e nel prospetto *B* i medesimi diritti computati in *conto corrente* con la dogana nel mese stesso, conforme le relative distinte Mod. *I*-571.

I totali dei due prospetti suaccennati debbono risultare perfettamente eguali, e nel caso si verificasse qualche differenza, le agenzie doganali debbono fornirne la spiegazione a tergo di detto bilancio, nella parte riservata alle *Annotazioni*.

Art. 34.

Registro di uscita delle bollette da tenersi dalle agenzie di Chiasso e di Verona Pª Vº.

Le agenzie doganali di Chiasso e di Verona Pª Vº, prima di consegnare alle parti la bolletta doganale ed all'atto in cui esse effettuano il pagamento di tutte le tasse e spese doganali poste dalle agenzie suaccennate a carico dei trasporti da e per le gestioni merci locali, devono inscrivere in un registro d'uscita, Mod. *I*-407, gli estremi delle bollette e gli importi complessivi delle tasse e spese doganali medesime che vengono riscossi, distinguendo ciascuna bolletta con un numero d'*uscita*, progressivo dal 1° gennaio al 31 dicembre di ogni anno.

Alla fine di ogni giornata, addizionati gl'importi inscritti nel registro Mod. *I*-407, deve procedersi al riscontro per accertare che per ogni spedizione corrispondano esattamente gli importi scritturati nei registri Mod. *I*-407 ed *I*-576, riportando su quest'ultimo il numero d'uscita nella colonna apposita.

La rimanenza a debito delle nominate agenzie per tasse e spese doganali non riscosse dalle parti su trasporti da o per Chiasso e Verona P.ª V.º, si stabilisce stralciando dai registri Mod. *I*-576 le partite a fianco delle quali non figura numero d'uscita; alla fine di ciascuna quindicina, stabilita in tal modo la rimanenza, se ne riporta il totale al rispettivo titolo del saldo debitore a nuovo del conto corrente e si compilano, a giustificazione di tale rimanenza, appositi inventari Mod. *I*-492, distinti per gestione, nei quali debbono essere indicati gli estremi delle spedizioni e gli importi complessivi delle tasse e spese doganali a carico di ognuna di esse.

Art. 35.

Tasse di spinta e di accompagnamento in Dogana.

Le tasse riferibili al trasporto ed all'accompagnamento delle merci nelle dogane debbono essere applicate a cura della stazione che eseguisce la prestazione, e quando essa sia destinataria del trasporto, deve provvedere alla contabilizzazione nei registri e nei riassunti sotto la voce: « *Introiti diversi a rimborso di spesa* », come risulta all'art. 21 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX.

Se l'inoltro in Dogana, anzichè direttamente dall'Amministrazione, è fatto a mezzo di Imprese allora le tasse pel trasporto debbono essere portate a debito alla voce: « *Consegna a domicilio* », poichè le stazioni ne ottengono il pareggio nel modo previsto per le dette tasse di consegna a domicilio, restando fermo quanto è detto sopra per la quota di tasse d'accompagnamento, che resta all'Amministrazione.

Se infine la prestazione è fatta in una stazione d'appoggio, questa provvede ad inscriverne l'importo nella distinta Mod. *H*-230 (art. 5) facendolo seguire, insieme alle altre tasse e spese dovute alla Dogana ed alle Ferrovie, sotto il titolo: « *Spese doganali italiane* ».

Le somme pagate alla Finanza dalle agenzie doganali e dalle stazioni a titolo di scorta per l'accompagnamento in Dogana debbono essere accreditate nel conto corrente in appoggio alla ricevuta rilasciata dalla Finanza medesima, intestandovi all'uopo corrispondente titolo.

Art. 36.

Valute pel pagamento dei dazi doganali d'importazione ed aggio relativo.

In relazione all'art. 47 del Regolamento per il servizio doganale sulle Ferrovie, si prescrive quanto appresso:

a) Le agenzie doganali di confine ricevono, quando ne sia il caso, dalla rispettiva Divisione del Movimento e Traffico comunicazione telegrafica del prezzo di cambio di ciascun giorno stabilito dalla Direzione Generale del Tesoro e da computarsi quale aggio, in aggiunta ai daziati. L'aggio deve essere computato per i soli daziati d'importo pari a L. 5 e per quelli d'importo superiore, limitandolo però, per questi ultimi, alle somme multipli di 5 ed abbandonandolo per le frazioni di cinque lire, essendo le Dogane autorizzate a ricevere le frazioni stesse in qualsiasi valuta (divisionale d'argento di conio italiano ed estero).

b) L'importo di detto aggio dalle agenzie stesse e così pure dalle agenzie doganali interne e dalle stazioni, dev'essere inscritto nella distinta delle spese doganali Mod. *H*-230, come all'art. 5, e tale importo deve essere quindi sommato colle altre tasse e spese doganali ivi comprese, per avere il totale complessivo da esporre sui documenti di trasporto al relativo titolo « *Spese doganali italiane* ».

c) Nei casi di sdaziamenti in sospeso e d'importazioni temporanee di merci, l'aggio deve pure essere riscosso in aumento alla somma richiesta in deposito, scritturandolo nei modi indicati agli art. 5, 8 e 9. Nel procedere poi alla liquidazione dei depositi si deve calcolare sulla somma definitivamente stabilita per daziato, o, secondo il caso, su quella restituita dalla Dogana, il prezzo di cambio computato per la formazione dei depositi stessi.

d) Per i dazi d'importazione sui trasporti scortati da note di affrancazione non si deve applicare l'aggio, tanto se la nota di affrancazione viene ricarteggiata dal transito che dalla stazione destinataria.

e) Per le stazioni d'appoggio valgono sostanzialmente le premesse disposizioni.

Le agenzie doganali interne e le stazioni poste in luogo in cui si trovi Intendenza di Finanza od una sede di Istituto di emissione, possono desumere il prezzo di cambio dal bollettino che viene giornalmente affisso all'albo delle Intendenze ed agli sportelli degli Istituti; alle altre l'avviso vien dato a cura della rispettiva Divisione del Movimento e Traffico.

Per gli sdaziamenti, il cui ammontare è da farsi seguire sui trasporti, salva l'eccezione di cui sub *d*), l'aggio dev'essere computato separatamente sulla distinta delle spese Mod. *H*-230, come è previsto sub *b*), e riscosso a destinazione. Quanto ai daziati in sospeso od alle importazioni temporanee, valgono le norme sub *c*), sia per la riscossione dell'aggio in aumento alla somma costituente il deposito, sia per il computo all'atto della liquidazione di esso.

f) Siccome, giusta il detto art. 47 del Regolamento, le Dogane sono autorizzate a ricevere monete divisionali d'argento di *conio estero* fino a L. 100 e monete divisionali d'argento di *conio italiano* per le frazioni di cinque lire, le agenzie doganali e le stazioni possono a loro volta ricevere dalle parti le monete stesse, quando ne sia il caso, senza ben'inteso applicare l'aggio.

Fermo restando l'obbligo dell'addebitamento nei riassunti arrivi dell'aggio cumulato colle altre spese doganali, le stazioni e le agenzie doganali devono assumere a credito nel conto corrente e nel relativo estratto, sotto il titolo: «*abbuono di aggio per daziati*», di quella parte di esso gravata sulle somme riscosse in valuta divisionaria d'argento di conio estero, allegando, all'estratto del conto corrente, l'elenco Mod. *I*-490, conforme l'art. 35 della Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX.

In questo caso dev'essere ritirata la distinta Mod. *H*-230, a tergo della quale occorre farsi rilasciare dal destinatario la dichiarazione relativa all'aggio abbonatogli per versamento di valuta divisionaria, indicandone l'importo in cifre.

Tale distinta dev'essere allegata all'elenco Mod. *I*-490 suindicato.

Le agenzie doganali e le stazioni che debbano provvedere a daziati su merci destinate a località sprovviste di Dogana, possono ricevere dai destinatari il certificato nominativo rilasciato dagli Istituti di emissione, o anche la effettiva valuta metallica per il pagamento del dazio, purchè il certificato e la

somma occorrente sia fatta pervenire a cura e spese del destinatario. Esse devono però venire di ciò preavvisate in tempo utile dal destinatario. In mancanza di sue disposizioni in tal senso, o in caso di ritardo nel darle, le agenzie doganali e le stazioni provvedono come è stabilito al comma *b*).

Ove il destinatario provveda in tempo il certificato nominativo o la valuta per il pagamento del daziato, devesene fare menzione nella distinta Mod. *H*-230.

La facoltà di ricevere i certificati nominativi o la valuta è data di conseguenza anche alle agenzie doganali interne ed alle stazioni che possono compiere dopo lo svincolo, d'ordine dei destinatari, le operazioni doganali.

Art. 37.

Scritturazioni delle agenzie doganali interne e delle stazioni abilitate all'eseguimento di operazioni e formalità doganali.

Le stazioni che provvedono all'eseguimento delle operazioni e delle formalità doganali, debbono compilare ogni mese, anzichè per quindicina, con la scorta del registro Mod. *I*-576, di cui all'art. 9, gli elenchi Mod. *I*-573 separatamente per le tasse e spese riferentisi a trasporti destinati alle rispettive gestioni locali, da quelle relative a spedizioni destinate oltre, appoggiate alle agenzie e stazioni suddette per l'eseguimento delle operazioni doganali, seguendo le norme indicate all'art. 13 per la compilazione dei Mod. *I*-573.

Per i depositi da gravarsi sui trasporti, nei casi di cui all'art. 15, le agenzie doganali interne e le stazioni debbono attenersi alle norme tracciate agli articoli 15, 16, 17 e 19.

Art. 38.

Norme speciali per le stazioni non ammesse alla compilazione del conto corrente doganale.

Le stazioni non essendo ammesse alla compilazione dell'apposito conto corrente doganale, debbono far risultare le operazioni di addebitamento per le tasse e spese di competenza delle Ferrovie, e di accreditamento per l'importo totale

degli elenchi Mod. *I*-573 riferibili alle spedizioni destinate oltre, appoggiate alle stazioni medesime per le operazioni doganali, nei conti correnti delle gestioni locali, inscrivendovi a mano apposito titolo per il credito.

Le tasse e spese di competenza delle Ferrovie, risultanti dal Mod. *I*-573, debbono essere riportate nel Mod. *I*-445, conforme l'ultimo capoverso dell'art. 21 dell'Istruzione N. 21-1907 del Servizio IX.

Art. 39.

Operazioni doganali francesi a Modane.

Le tasse di commissione e di facchinaggio, che l'agenzia doganale di Modane deve applicare in base alle Tariffe interne P. L. M. per le operazioni doganali presso la Dogana francese, per i trasporti da e per Modane loco, devono essere inscritte nelle rispettive colonne degli elenchi Mod. *I*-573 ed *I*-574 contradistinguendole colla lettera *E*.

Le somme che occorrono all'agenzia pel pagamento dei dazi alla Dogana francese, colla quale la ferrovia non ha conto corrente, debbono esser richieste alla Cassa od alle gestioni locali nei modi prescritti dagli art. 30 e 31.

L'importo delle somme pagate alla Dogana francese sono da esporsi negli elenchi Mod. *I*-573 ed *I*-574 e nel riepilogo Mod. *I*-575 sotto al relativo titolo delle spese anticipate dalle agenzie doganali.

Art. 40.

Stampati e registri per le agenzie doganali.

Le disposizioni impartite alle stazioni cogli art. 33, 34, 35, 37 e 38 dell'Istruzione N. 22-1907 del Servizio IX per quanto riguarda la richiesta, la conservazione degli stampati, registri in genere e la contabilizzazione di quelli a pagamento, sono estese anche alle agenzie doganali.

Art. 41.

Invio delle contabilità delle agenzie doganali ai Controlli Prodotti.

Le agenzie doganali, di cui all'art. 1, debbono inviare ai Controlli Prodotti di Firenze e di Torino, a seconda che trattasi della gestione G. V. o P. V., ogni quindicina e non più tardi dei giorni 4 e 19, gli estratti dei conti correnti con i relativi allegati.

Per le modalità nell'invio e la consegna ai treni dei pieghi della contabilità sono da osservarsi le disposizioni degli articoli 40 e 41 dell'Istruzione N. 22-1907 del Servizio IX.

DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI. — Per quanto non sia stato particolarmente provveduto negli articoli precedenti, per l'espletamento delle operazioni contabili valgono, in quanto siano applicabili, le norme e prescrizioni contenute nelle Istruzioni n. 21 e 22-1907 del Servizio IX.

ALLEGATO A.

ELENCO dei moduli relativi alle *Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle Ferrovie.*

Serie	Numero	Colore dello stampato	TITOLO	Numero dei corrispondenti moduli in uso presso le cessate Amministrazioni		
				R. M.	R. A.	R. S.
I	570	registro	Registro delle bollette rilasciate dalla Dogana	268 *b*	A-87	—
I	571	foglio	Distinta delle bollette ammesse a *conto corrente* rilasciate dalla Dogana.	268	A-88	—
I	573	foglio	Elenco dei diritti di dogana, delle tasse accessorie e spese per merci in *Entrata*.	347 (bianco)	A-125	—
I	574	foglio	Elenco dei diritti di dogana, delle tasse accessorie e spese, per merci in *Uscita*.	347 (giallo)	A-125	—
I	575	foglio	Riepilogo generale degli elenchi Mod. I-573 ed I-574.	347 *bis e ter*	A-125 *a*	—
I	576	Registro	Registro dei diritti di dogana, delle tasse accessorie e spese a carico dei trasporti.	324	A-129	—
I	577	fascicolo	Bollettario per depositi doganali a garanzia di dazi in sospeso e per temporanee importazioni ed esportazioni.	531 e 532	A-160	—
I	578	foglio	Distinta delle spese diverse anticipate dalle agenzie doganali.	—	A-161	—
I	579	registro	Conto corrente riassuntivo delle agenzie doganali.	252 *a. d.*	A-144	—
I	580	foglio	Estratto del conto corrente riassuntivo delle agenzie doganali.	248 *a*	A-145	—
I	582	foglio	Bilancio dei diritti doganali computati in *conto corrente* con la Dogana.	—	—	—
I	584	registro	Conto corrente delle gestioni G. V. e P. V. delle agenzie doganali.	252 *ter*	A-62	—
I	585	foglio	Estratto del conto corrente della gestione P. V. delle agenzie doganali.	—	—	—
I	586	fascicolo	Distinta dei depositi doganali assunti a debito	—	A-123	—
I	587	fascicolo	Distinta dei depositi doganali assunti a credito	—	A-123	—
I	588	foglio	Distinta degl'importi assunti a debito nell'*Elenco speciale* N. 1, Mod. I-573, a titolo di diritti di dogana, aggio, ecc. in seguito alla definizione delle controversie insorte colla Dogana, da pareggiare dalle agenzie doganali.	—	—	—

Ordine di Servizio N. 313.

(SERVIZIO VIII)

Servizi diretti internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 294-1908)

A datare dal 1° novembre 1908 la stazione di *Roma Porta Maggiore* viene ammessa al servizio diretto internazionale.

Il nome di detta stazione sarà pertanto da annotarsi a mano nell'elenco delle stazioni italiane, annesso alle diverse tariffe dirette coll'estero, riportandovi le distanze e le altre indicazioni che risultano ora per Roma Termini.

In conseguenza di tale ammissione la nota (112) relativa alle stazioni di Roma, ora esposta nei detti elenchi, sarà da sostituirsi con quelle rispettivamente qui sotto indicate.

Nelle tariffe dirette *italo-francese italo-svizzera* ed *italo-belga*:

(112) Il servizio nelle stazioni di Roma è regolato come segue:

ROMA PORTA MAGGIORE è abilitata soltanto al servizio della piccola velocità ordinaria, esclusi i trasporti a piccola velocità accelerata ed i veicoli;

Roma Trastevere e *Roma Tuscolana* sono abilitate a tutti i servizi;

Roma Termini non è ammessa a ricevere in arrivo le merci a piccola velocità ordinaria, *sciolte da vincolo doganale.*

Le merci vincolate a dogana, tanto a grande che a piccola velocità, sono sempre ed esclusivamente da inviarsi a *Roma Termini.*

Roma Termini è anche stazione d'allacciamento colla ferrovia Roma-Albano-Nettuno: *Roma Trastevere* colla ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

Le spedizioni indirizzate a Roma, senz'altra indicazione saranno inviate a *Roma Termini* se trattasi di merci a grande velocità e di merci a piccola velocità vincolata a dogana; a *Roma Trastevere* se trattasi di merci a piccola velocità non vincolata a dogana ».

Nella tariffa diretta *italo-germanica*:

« (112) Il servizio nelle stazioni di Roma è regolato come segue:

Roma Porta Maggiore è abilitata soltanto al servizio della piccola velocità ordinaria, esclusi i trasporti a piccola velocità accelerata ed i veicoli; *Roma Termini*, *Roma Trastevere* e *Roma Tuscolana* sono abilitati a tutti i servizi.

Roma Termini però non è ammessa a ricevere in arrivo le merci a piccola velocità ordinaria *sciolte da vincolo doganale e provenienti dall'estero per la via del Gottardo.*

Le merci vincolate a dogana tanto a grande che a piccola velocità sono sempre ed esclusivamente da inviarsi a *Roma-Termini.*

Roma Termini è anche stazione d'allacciamento colla ferrovia Roma-Albano-Nettuno; *Roma Trastevere* colla ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

Le spedizioni indirizzate a *Roma* senz'altra indicazione, saranno inviate a *Roma Termini* se trattasi di merci a grande velocità, di merci a piccola velocità via *Peri*, oppure di merci a piccola velocità via *Gottardo*, vincolate a dogana; a *Roma Trastevere* se trattasi di merci a piccola velocità via *Gottardo* non vincolate a dogana ».

Nella tariffa diretta *italo-austro-ungarica :*

« (112) Il servizio nelle stazioni di Roma è regolato come segue:

Roma Porta Maggiore è abilitata soltanto al servizio della piccola velocità ordinaria esclusi i trasporti a piccola velocità accelerata ed i veicoli;

Roma Termini, *Roma Trastevere* e *Roma Tuscolana* sono abilitate a tutti i servizi; le merci vincolate a dogana, tanto a grande che a piccola velocità, sono sempre ed esclusivamente da inviarsi a *Roma Termini.*

Roma Termini é anche stazione di allacciamento colla ferrovia Roma-Albano-Nettuno; *Roma Trastevere* colla ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo.

Le spedizioni indirizzate a Roma senz'altra indicazione vengono inviate a *Roma Termini* se trattasi di merci a grande velocità oppure di merci a piccola velocità vincolate in dogana; a *Roma Trastevere* se trattasi di merci a piccola velocità non vincolate a dogana.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 314.

(SERVIZIO VI)

Somministrazioni delle materie di consumo, degli oggetti di cancelleria e degli stampati.

(Vedi Ordine di Servizio N. 221-1908)

L'attuazione dell'Ordine di Servizio N. 221 per la parte che si riferisce alla somministrazione degli stampati ed oggetti di cancelleria viene differita al 1° marzo 1909, allo scopo di dare agli Uffici il tempo necessario per la revisione degli elenchi di assegno.

Il 1° ed ultimo comma dell'art. 9 dello stesso Ordine di Servizio vengono modificati nei termini seguenti:

« Agli effetti delle somministrazioni degli oggetti di cancelle-
« ria e stampati, gli Uffici, le Stazioni, le Officine, i Depositi, ecc.
« compresi nella circoscrizione di ciascun Magazzino, saranno
« divisi in tre gruppi, e la somministrazione a ciascun gruppo
« sarà fatta, con spedizione in servizio, in uno dei mesi del qua-
« drimestre da stabilirsi dal Servizio Centrale VI, previe intel-
« ligenze con le Divisioni Compartimentali ».

Fino a che ai Magazzini non perverranno dagli Uffici gli elenchi di assegno delle materie di consumo, queste saranno distribuite seguendo le disposizioni finora in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 315.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 225 P. V.
(Vedi Ordine di Servizio N. 79-1908).

Col 1° novembre 1908, la tariffa locale N. 225 P. V. è estesa ai trasporti di paglia comune, fieno, erba comune fresca o secca ed erba sala compressa in partenza dalla stazione di S. Pietro in Casale ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Per conseguenza nella intestazione dell'anzidetta tariffa (edizione maggio 1908) dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione di S. Pietro in Casale.

Il Direttore Generale
R BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 316.

(Servizio VII)

Attivazione delle norme ed istruzioni pei trasporti in collettame a G. V. e del relativo elenco dei carri normali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 116-1906).

Col 3 novembre 1908 andranno in vigore le *Norme ed Istruzioni pei trasporti in collettame a G. V.*, ed il relativo *Elenco dei carri normali*, pubblicati in fascicolo a parte già distribuito e che sostituiscono dalla stessa data le disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 116-1906, che resta perciò abrogato.

Alle Divisioni del Movimento e Traffico si raccomanda vivamente di accertarsi che tutto il personale interessato delle stazioni e dei treni abbia esatta conoscenza di queste norme e di curare che entrino in attività regolarmente.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 317.

(Servizio VIII)

Completamento in stazioni intermedie del carico di derrate alimentari spedite a P. V. Accelerata.

(Vedi Ordine di Servizio n. 295-1908).

Nell'elenco delle Ditte alle quali è stata accordata la facoltà di completamento di carico dei trasporti di derrate alimentari a piccola velocità accelerata, pubblicato con Ordine di Servizio N. 2-1905 è da aggiungere la Ditta Import-Union Münchener Früchte-Grosshändler.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 318.

(SERVIZIO VII).

Apertura all'esercizio dei raddoppi Montecchio, Trasimeno e Tresa.

Con l'attivazione dell'orario generale del 3 novembre 1908 verranno aperti all'esercizio sulla linea Firenze-Roma, ad uso esclusivo del servizio movimento per gli incroci e per le precedenze, i raddoppi sotto indicati:

1° Raddoppio Montecchio, fra le stazioni di Castiglion Fiorentino e di Cortona, con:

fabbricato di servizio al Km. 110.056 a destra nel senso da Firenze a Chiusi;

due binari di corsa, compresi fra le progressive kilometro 109.706 e Km. 110.309, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 500;

due semafori di 2ª categoria situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo, ed alla distanza dall'asse del fabbricato di servizio, di m. 1150 quello verso Castiglion Fiorentino, e di m. 1036 quello verso Cortona;

ufficio telegrafico incluso sul circuito 1161 con la chiamata *M*.

2° Raddoppio Trasimeno, fra le stazioni di Terontola e di Castiglion del Lago, con:

fabbricato di servizio al Km. 127.413 a sinistra nel senso da Firenze a Chiusi;

due binari di corsa compresi fra le progressive Km. 127.060 e Km. 127.663; corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 500;

due semafori di 2ª categoria situati a destra rispetto ai treni in arrivo, ed alla distanza dall'asse del fabbricato di servizio, di m. 1055 quello verso Terontola, e di m. 1150 quello verso Castiglion del Lago;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 1161 *bis* con la chiamata *R. M*.

3° *Raddoppio Tresa* fra le stazioni di Panicale e di Chiusi, con:

fabbricato di servizio al Km. 143.818 a sinistra nel senso da Firenze a Chiusi;

due binari di corsa compresi fra le progressive Km. 143.481 e Km. 144.085, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 500;

due semafori di 2ª categori acollocati a destra rispetto ai treni in arrivo, ed alla distanza dall'asse del fabbricato di servizio, di m. 1236 quello verso Panicale, e di m. 867 quello verso Chiusi;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 1161 *bis* con la chiamata *R. T.*

I deviatoi dei raddoppi suddetti sono tutti muniti di dischetto indicativo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 319.

(Servizio VIII)

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 306-1908).

Col 1° novembre 1908 verrà diramato un foglio di modificazioni ed aggiunte alla tariffa diretta italo-germanica, il quale comprende varianti alle voci della carta e dei cartoni.

Detto foglio verrà distribuito come di solito a cura della Divisione Controllo Prodotti di Firenze a tutte le Stazioni ed Uffici competenti, con una scorta in più alle stazioni principali per essere rimesso *gratis* alle Ditte interessate, che ne faranno richiesta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 320.

(SERVIZIO VII)

Attivazione dell'Orario Generale 3 Novembre 1908.

Col 3 novembre 1908 va in vigore il nuovo Orario Generale dei treni.

Qui appresso si indicano:

I. — Le principali aggiunte e varianti che verranno attuate col nuovo orario nel servizio dei treni viaggiatori con un accenno anche al servizio dei treni merci G. V. e derrate.

II. — Le disposizioni riguardanti il passaggio dal vecchio al nuovo orario.

I.

A). MODIFICAZIONI DELL'ORARIO DEI TRENI VIAGGIATORI.

Le principali innovazioni apportate all'orario dei treni viaggiatori sono le seguenti:

Modane-Torino-Roma. — Anticipazione ed acceleramento del direttissimo 1, in modo che arrivando a Roma alle ore 19,20, troverà la coincidenza col direttissimo 111 per Napoli ed oltre, ritardato in partenza da Roma alle 19,50.

Lieve anticipazione del treno diretto 7 (nuovo 5) sulla tratta Modane-Torino, per metterlo a Torino in coincidenza col diretto 5 per Roma, la cui partenza sarà ritardata alle ore 15, pur mantenendone, mediante un considerevole acceleramento, quasi invariata la sua ora di arrivo a Roma (7,10).

Il servizio dell'attuale diretto 5 fra Torino e Genova sarà sostituito press'a poco nelle stesse ore, dai nuovi diretti 223 (Torino-Alessandria, per Piacenza), 13 (Alessandria-Novi), e 67 (Novi-Genova, proveniente da Milano).

Posticipazione nella partenza da Torino del diretto 7 dalle ore 15,40 alle ore 18, mantenendone invariata l'ora di arrivo a Roma (8,25).

Acceleramento del direttissimo 9, che mantenendo invariata l'ora di partenza da Torino (20,10), anticiperà l'arrivo a Roma dalle 10,25 alle 9,35.

Trasformazione in direttissimo sul tratto Roma-Pisa e conseguente acceleramento del diretto 4 con soppressione anche di qualche fermata.

La partenza di questo treno da Roma sarà ritardata dalle 14,10 alle 16, ed esso arriverà a Torino alle 6,50 invece che alle 6,40, ed a Modane all'ora attuale (10,45). Da Roma a Pisa il servizio locale, ora disimpegnato in parte dal treno 4, sarà fatto a mezzo del nuovo accelerato 1758.

Soppressione delle fermate del diretto 8 nelle stazioni comprese fra Asti e Torino, accelerandone quindi la marcia di mezza ora sul tratto stesso. Al servizio locale viene provveduto col prolungare il treno omnibus 2018, da Asti a Torino. Detto treno 8 sarà poi ritardato di 38 minuti in partenza da Pisa, e di 10 da Genova, per metterlo a Pisa in coincidenza coll'accelerato 1762, proveniente da Firenze.

Soppressione del diretto serale 14 (Novi-Alessandria) in dipendenza della soppressione del coincidente diretto 76 (Genova-Milano), di cui si dirà in appresso.

Istituzione di una nuova comunicazione diretta mattutina da Genova per Spezia e la Toscana, a mezzo del treno 11 (diretto da Genova a Spezia, accelerato da Spezia a Pisa), in partenza da Genova alle ore 7.

Chiasso-Milano-Roma. — Istradamento degli attuali direttissimi 15 e 16 (Milano-Parma-Sarzana-Roma), per la via di Bologna-Firenze (nuovi 35 e 36), ed acceleramento della loro corsa, in modo che mantenendo invariate le attuali ore di partenza da Milano e da Roma, anticiperanno l'arrivo a Roma dalle 9,50 alle 9,10, ed a Milano dalle 9,45 alle 9,25.

Acceleramento del treno 27 sulla tratta Firenze-Roma, in modo da anticiparne l'arrivo a Roma dalle 7,45 alle 6,55.

Conversione in direttissimo del treno 26, anche sul tratto Firenze-Bologna, dove ora è accelerato. In tal modo il 26 potrà ritardare dalle 17 alle 18,15 la sua partenza da Roma, e attendervi la coincidenza del nuovo direttissimo 108 proveniente da Napoli e dalla Sicilia, di cui si dirà in appresso, ed anticipare dalle 7,15 alle 7 l'arrivo a Milano, per metterlo in coincidenza col diretto 62 pel Gottardo, la cui partenza viene all'uopo ritardata dalle 7,10 alle 7,25.

Tra Firenze e Bologna il servizio locale, attualmente disimpegnato dal treno 26, sarà fatto dal nuovo accelerato 1654. Verrà però soppresso l'omnibus 2882 Bagni della Porretta-Bologna.

Acceleramento del treno 28, posticipandone la partenza da Roma dalle 22,50 alle 23,40, per metterlo in coincidenza col diretto 112, proveniente da Napoli, e mantenendone invariata l'ora di arrivo a Milano.

Istituzione del nuovo diretto 33 (Piacenza-Bologna), in precedenza al direttissimo 21, allo scopo di raccogliere i viaggiatori di questa linea, nonchè quelli provenienti dalle linee di diramazione e portarli a Bologna, da dove potranno proseguire col 21; vengono però soppressi il treno omnibus 2877 da Parma a Modena ed il diretto 405 da Modena a Bologna.

Verona-Modena. — Acceleramento del treno 2663 (nuovo accelerato 1537) attivandone a Modena la coincidenza coi diretti 30 e 33, e dando quindi anche ai viaggiatori in partenza al mattino da Verona, il modo di poter proseguire oltre Bologna verso Roma col direttissimo 21.

Pontebba-Cormons-Venezia-Bologna (Roma). — Istituzione dei nuovi treni direttissimi 45 e 46 fra Venezia e Bologna, coincidenti a Bologna rispettivamente coi treni 35 e 36 per e da Roma. Il treno 45 partirà da Venezia alle 21,15, coincidendo a Mestre col treno 2717 (nuovo accelerato 1581) proveniente da Pontebba ed arriverà a Bologna alle 24.

Il treno 46 partendo da Bologna alle ore 6,5, arriverà a Venezia alle 8,45, coincidendo coll'accelerato 1584, prolungato da Conegliano ad Udine, ove coinciderà con un nuovo treno (omnibus 2730), per Cormons e Trieste.

Da Cormons, in coincidenza con un treno da Trieste, sarà poi istituito il nuovo treno omnibus 2729, in partenza alle 14,37, per Udine.

Posticipazione fino alle 11,55 della partenza da Venezia del treno 2714 che convertito in accelerato (1582) manterrà pressochè invariata l'ora d'arrivo ad Udine, prendendo altresì a Mestre la coincidenza del direttissimo 81 da Milano.

Torino-Savona. — Posticipazione di circa un'ora e mezzo e lieve acceleramento del diretto 143, allo scopo di renderlo più comodo specialmente nella stagione invernale. A Savona detto treno coinciderà col diretto 134 anticipato per Ventimiglia e coll'accelerato 1207 pure anticipato, per Genova.

Istituzione del nuovo diretto **144**, con partenza da Savona alle 5,35, in coincidenza coll'accelerato **1201** da Ventimiglia e con arrivo a Torino alle 9,57 Questo treno fra Savona e Ceva sostituirà l'attuale omnibus **2142**, il quale sarà limitato al tratto Ceva-Torino e notevolmente anticipato, fissandone l'arrivo a Torino alle ore 9.

Torino-Milano. — Soppressione dei diretti mattutini 80 ed 81, accelerando ed anticipando i treni **1041** e **1042-162**, che arriveranno a Milano ed a Torino rispettivamente alle ore 8,25 ed alle 8,30.

Trasformazione in direttissimi dei treni diretti 82 ed 83, i quali anticiperanno così l'arrivo a Torino ed a Milano rispettivamente alle 9,35 ed alle 9,30.

Istituzione dei nuovi treni direttissimi 86 ed 87. L'86 partirà da Milano alle ore 13, in prosecuzione del treno omonimo, proveniente da Venezia, arrivando a Torino alle 15,35; l'87 partirà da Torino alle 11,30 arrivando a Milano alle 14, in coincidenza col diretto 68 pel Gottardo.

Nuova sistemazione della marcia dei treni accelerati ed omnibus.

Arona-Alessandria. — Il diretto 183 sarà anticipato di circa un'ora, e messo in coincidenza ad Arona col treno 253 anzichè col 255 e ad Alessandria col treno 5 anzichè col 7.

Alessandria-Piacenza. — Il diretto 221 sarà convertito in accelerato (1335). L'omnibus 2401 sarà ritardato di circa due ore a mezzo, allo scopo di offrire una nuova comunicazione delle tre classi da Torino per Bologna ed oltre a mezzo dei treni 3, 2401 e 25, e meglio distribuire i treni nella giornata che ora erano addossati lasciando larghi intervalli.

Milano-Genova. — Anticipazione di 40 minuti del diretto 61, allo scopo di mantenerlo in coincidenza coi treni 134 per Ventimiglia ed 1 per Pisa e Roma.

Ripristino del diretto 72, colle fermate dell'attuale diretto 76, che viene soppresso.

Posticipazione di circa mezz'ora del diretto 74.

Genova-Ventimiglia. — Oltre all' anticipazione di 35 minuti nella partenza da Genova, ed al suo acceleramento del diretto 134, a cui si è già fatto accenno, viene anticipato di circa mezz'ora l'accelerato 1201, per attuarne a Savona la coincidenza col nuovo diretto 144 per Torino, ed a Genova coll'ac-

celerato 1707 per Pisa, ritardato di 35 minuti. Viene pure anticipato di circa un'ora l'accelerato 1203, per mantenerne a Genova la coincidenza col direttissimo 1 per Roma.

I treni 1208 e 1211 fra Genova e Savona vengono prolungati fino ad Albenga.

Infine due coppie dei treni locali fra Ventimiglia e San Remo, soliti ad effettuarsi nella stagione invernale, vengono convertiti in treni internazionali, aventi sole vetture di 1ª classe e circolanti fra Nizza e San Remo.

Parma–Spezia. — Istituzione dei nuovi diretti 191 e 198 fra Parma e Spezia, in compenso della soppressione dei direttissimi 15 e 16 fra Parma e Sarzana, istradati per altra via.

Il 191 sarà in coincidenza a Parma col direttissimo 21 da Milano, che farà fermata anche a Piacenza ed a Parma, ed a Spezia coll'1 per Roma. Il 198 sarà a Spezia in coincidenza col diretto 8 da Roma, ed a Parma col direttissimo 28 per Milano.

Sistemazione della marcia dei treni accelerati ed omnibus.

Livorno-Pistoia-Firenze. — Posticipazione di un'ora e mezzo circa del treno 2994 (nuovo 1738) e di un'ora circa del treno 4740-A da Pistoia a Pisa, per metterli a Pistoia in coincidenza rispettivamente col direttissimo 23 e col diretto 27, attivando così più rapide e più comode comunicazioni da Venezia e da Bologna per Lucca, Pisa e Livorno.

Livorno Empoli-Firenze. — Istituzione del nuovo diretto 543, destinato ad una più pronta prosecuzione su Firenze dei viaggiatori in arrivo a Pisa col direttissimo 1, che attualmente proseguono coll'accelerato 1747.

Il 1747 (nuovo 1767) verrà posticipato di circa due ore, per meglio soddisfare alle esigenze locali.

L'attuale diretto 543 assumerà il N. 545, e l'attuale 545 assumerà il N. 547. Istituzione del nuovo accelerato 1768.

Soppressione dei treni locali 4733-A e 4734-A tra Empoli e Firenze.

Posticipazione di 40 minuti circa del diretto 545 (nuovo 547) in dipendenza della posticipazione del diretto 5, stabilendo quindi una nuova comunicazione diretta da Parigi a Firenze, per la via di Modane.

Posticipazione di 40 minuti del diretto 544.

Posticipazione di circa un'ora del treno 3012.

Firenze-Siena-Roma. — Soppressione dei treni diretti trisettimanali S R ed R S sulla tratta Chiusi-Roma, trasformando in giornalieri, per tutta la durata dell'orario invernale, i treni stessi sul rimanente tratto Firenze-Siena-Chiusi.

I treni stessi vengono poi posti a Chiusi in coincidenza coi treni direttissimi 21 e 22 per e da Roma. Il treno S R viene ritardato di circa un'ora, allo scopo di rendere detta coincidenza immediata.

Il treno R S conserva invece pressochè invariato l'orario attuale.

Anche alcuni altri treni della linea Empoli-Siena-Chiusi vengono spostati; notasi principalmente l'anticipazione di circa 2 ore del treno 1793 (nuovo 1791) Firenze-Siena, la posticipazione del treno 3105, per attivare una comunicazione dall'Alta Italia per Siena, a mezzo dei treni 1 e 21, e l'anticipazione del treno 1797 (nuovo 3107) da Empoli a Siena, per collegarlo col 3107 (Siena-Chiusi) ritardato.

Ancona-Roma. — Il treno 3255 accelera la sua corsa da Ancona a Foligno in modo da attivare in quest'ultima stazione la coincidenza col diretto trisettimanale F P per Roma, ritardato di circa 15 minuti. Il 3255 prosegue poi da Foligno a Roma anticipato di circa mezz'ora in confronto all'orario attuale.

Roma-Napoli. — Istituzione del nuovo diretto 101, in partenza da Roma alle 18,10, con arrivo a Napoli alle ore 23,20. Questo diretto sostituirà l'attuale accelerato 1855 da Ceprano a Napoli. Il 1855 sarà pertanto limitato al tratto Roma-Ceprano, ed anticipato di mezz'ora circa.

Acceleramento e posticipazione del direttissimo 111 (partenza da Roma ore 19,50, arrivo a Napoli) (ore 24), allo scopo di attivarne la coincidenza col direttissimo 1 proveniente da Torino e Modane.

Istituzione del nuovo direttissimo 108, in partenza da Napoli alle ore 14, ed in arrivo a Roma alle ore 18, a sollievo del diretto 110. Il 108 collegherà in modo immediato il diretto 110, proveniente da Palermo, col direttissimo 26 per Milano.

Napoli-Potenza-Brindisi. — Acceleramento dei treni diretti 802 ed 803.

Il diretto 802 viene inoltre anticipato di 2 ore e 35 in par-

tenza da Brindisi e di 4 ore in arrivo a Napoli, mettendolo qui in immediata coincidenza col diretto 112 per Roma e l'Alta Italia.

Istituzione di un nuovo treno accelerato 1902 Taranto-Napoli, viaggiante fino a Battipaglia press'a poco collo stesso orario dell'attuale 802. Questo treno sarà di nuova istituzione sul tratto Potenza-Battipaglia, mentre da Taranto a Metaponto sostituisce l'attuale treno 3658, da Metaponto a Potenza il 1904, e da Battipaglia a Napoli il 3668, che vengono soppressi. Il 1904 rimane però da Taranto a Metaponto col numero 3658 e da Potenza a Napoli, mantenendo lo stesso numero.

Prolungamento oltre Nocera dei Pagani fino a Taranto del treno 3661 in luogo del 1903.

Acceleramento del treno 801 e prolungamento da Taranto a Brindisi, in sostituzione del treno 3655, che viene soppresso.

Il 3662 avrà origine da Brindisi anzichè da Taranto.

Posticipazione di oltre un'ora del treno 3666 Taranto-Metaponto, per metterlo a Taranto in coincidenza col treno 4823 (nuovo 1925), proveniente da Bari, anzichè col 1925 (nuovo 4823), con una diminuzione quindi di circa 3 ore nella durata del viaggio da Bari a Reggio Calabria ed alla Sicilia.

Metaponto-Reggio Calabria e Sibari-Cosenza. — Posticipazione ed allungamento della marcia del diretto 847 da Metaponto a Sibari, accelerandolo invece sul percorso successivo fino a Reggio, allo scopo di metterlo a Sibari in coincidenza col treno 3782 proveniente da Cosenza, invece che col 3788. Il 3788 (nuovo 3784), viene invece fissato in partenza alle ore 6 da Cosenza, migliorando sensibilmente il servizio locale, e mettendolo a Sibari in coincidenza col nuovo treno 1940 (Cotrone-Sibari), che sostituisce il 3762 soppresso. Il 3784 a sua volta coincide a Metaponto col nuovo 802, stabilendo in tal modo una nuova comunicazione diurna rapida da Cosenza e da Cotrone per Potenza, Napoli, Roma ed oltre.

Bologna-Lecce-Gallipoli. — Posticipazione di 30 e di 20 minuti rispettivamente nella partenza da Lecce dei treni 54 e 58, accelerandoli di altrettanto.

La posticipazione del treno 54 permetterà inoltre di attuarne a Lecce la coincidenza col primo treno proveniente da Gallipoli e da Otranto, che all'uopo viene anticipato di un'ora circa.

Altri miglioramenti, d'indole locale, vengono attuati sia sulle linee principali, già nominate, sia su quelle secondarie, specialmente coll'attivazione di nuovi treni temporanei o periodici. Tali nuovi treni vengono istituiti sulle linee o tratti di linea seguenti: Torino-Aosta (nuova coppia di treni diretti invernali), Saluzzo-Cuneo, Saluzzo-Savigliano, Cuneo-Cavallermaggiore, Cavallermaggiore-Alba, Asti-Castagnole, Chivasso-Casale, Vercelli-Mortara, Brescia-Piadena, Verona-Rovigo, Lavezzola-Lugo, Portocivitanova-Macerata, Mercato S. Severino-Cancello, Lecce Gallipoli e Zollino-Otranto.

Nuovi treni permanenti, in aggiunta a quelli già specificatamente indicati, vengono aggiunti sulle linee o tratti di linea seguenti: Bussoleno-Susa, Torino Moncalieri, Cantalupo-Alessandria, Milano-Lecco (conservazione anche in inverno, della coppia di treni diretti estivi, ritardando di circa un'ora e mezza il 342 e mettendolo a Lecco in coincidenza col 4474 per Sondrio, anzichè col 4472), Milano-Brescia (nuovi treni diretti 87 e 90), Cremona-Piadena, Venezia-Treviso, Borgotaro-Pontremoli, Sestri Levante-Spezia, Avenza-Carrara, Pistoia-Firenze, Arezzo-Chiusi, Attigliano-Orte, Civitavecchia-Roma, Napoli-Cancello, Castelbolognese-Faenza, Rimini-Ancona, Bari-Brindisi.

Si accenna poi qui di seguito alle principali fra le modificazioni d'orario di carattere locale.

Il treno 2003 Modane-Torino verrà anticipato di quasi un'ora.

L'orario delle linee Torino-Torre-Pellice ed Airasca-Cuneo viene modificato, specialmente pei treni pari, in modo da migliorare non solo le ore d'arrivo al mattino a Torino, ma da offrire anche una nuova comunicazione nel pomeriggio da Cuneo e Saluzzo per Airasca e Torino.

Tra Milano e Bergamo verranno accelerate quattro coppie di treni, che invece di toccare l'attuale stazione di Treviglio, verranno istradati per un nuovo raccordo collegante la linea Milano-Venezia colla Treviglio-Bergamo; detti treni faranno servizio alla nuova stazione Treviglio Ovest. Fino a questa stazione verranno poi prolungati alcuni treni della linea Treviglio-Cremona allo scopo di mantenerne le coincidenze coi treni da e per Bergamo.

Sulla Verona-Rovigo, viene, come si è detto, istituita una nuova coppia di treni trisettimanali, e ciò per provvedere e

favorire l'andata ed il ritorno dagli importanti mercati che si tengono, sia nelle località servite dalla linea, sia in quelle della Legnago-Monselice. Conseguentemente vengono spostati altri treni per renderli più utili alle comunicazioni locali ed interprovinciali.

Sulla Genova-Pisa, ritardandosi l'accelerato 1701 viene soppresso il 1703 (Spezia-Pisa), ed in sua vece prolungato il 1713, attualmente limitato a Spezia.

Il 1709, anzichè da Spezia, avrà origine da Genova, con partenza alle ore 10. Il 1711 sarà invece limitato al tratto Spezia-Pisa.

Il 1715 viene portato in precedenza al diretto 7.

Sulla Asciano-Grosseto il treno 3094 è anticipato di circa due ore e mezzo, e messo in coincidenza coi treni 2 a Grosseto, ed R S ed S R ad Asciano.

Fra Roma e Grosseto viene ritardato di circa due ore il 3042 e soppresso il 3044 (Roma-Civitavecchia).

Da Civitavecchia a Roma si attivano i nuovi treni 1751 e 5023, e si sopprime il 1755.

Sulla Firenze-Roma il 3204 (Orvieto-Firenze) viene sostituito dall'accelerato 1834, in arrivo a Firenze alle 10,8.

I treni 3206 e 1837 si prolungano da Arezzo a Chiusi, sopprimendosi il servizio viaggiatori col treno merci 6022 da Chiusi a Terontola.

Sulla Viterbo-Attigliano si anticipa di circa un'ora il 3225, per attivarne la coincidenza col direttissimo 26 per Firenze.

Sulla Terontola-Foligno vengono soppressi i treni 3239 da Terontola a Perugia e 1851 da Perugia a Foligno, ed istituito il nuovo 3241 (Terontola-Foligno), in coincidenza col direttissimo 21 e coll'accelerato 1836.

Il 1851 da Terontola a Perugia viene posticipato di circa un'ora e mezzo e messo in coincidenza coi treni 1837 e 26.

Si sopprime il 3232 da Foligno a Perugia, ed il 3240 per Terontola avrà origine da Foligno anzichè da Perugia.

Fra Terni ed Aquila vengono resi accelerati i treni 3354 e 3355 (nuovi 1953 e 1954), con circa un'ora di vantaggio nelle comunicazioni di Aquila con Roma.

Fra Caianello, Isernia e Sulmona si anticipano di circa un'ora i treni 3514 e 1888, in modo da attivare a Sulmona la coincidenza col treno 615 per Roma. Il treno 3514 a Caianello invece che col treno 1854 da Napoli coinciderà col 106.

La comunicazione in senso inverso, stabilita dai treni 3359 e 3515 viene accelerata per attivare a Caianello la coincidenza col diretto 101 per Napoli, essendo soppresso il 1855.

Il 3368 Isernia-Campobasso è posticipato di circa 4 ore per metterlo in coincidenza ad Isernia col 3514, attivando quindi una nuova comunicazione continua diurna da Roma e da Napoli per Campobasso.

Il 3527 Gaeta-Sparanise è lievemente anticipato per stabilirne la coincidenza col diretto 112 per Roma, che pertanto fermerà a Sparanise.

Da Avellino a Cancello viene anticipato di circa un'ora e reso accelerato (nuovo 1913) il 3557, per stabilirne a Cancello la coincidenza col 101 per Napoli e col 1856 per Roma.

Fra Castelbolognese e Faenza vengono istituite tre coppie di treni locali, allo scopo di migliorare le comunicazioni di Ravenna con Faenza e con Firenze.

Fra Rimini ed Ancona si istituisce una coppia di treni omnibus mattutini, a sollievo dei diretti 51 e 58.

Sulla Termoli-Benevento, si accelerano considerevolmente alcuni treni, allo scopo principalmente di permettere una maggiore sosta a Campobasso a coloro che effettuano i viaggi di andata e ritorno in giornata.

Sulla Foggia-Napoli si accelera la marcia del 3538 (Benevento-Foggia), in modo che anticipando di oltre un'ora il suo arrivo a Foggia, possa prendere la coincidenza col treno 3541 per Lucera.

Sulla Bari-Taranto il 4822 (nuovo accelerato 1922) avrà origine da Taranto anzichè da Gioia; in sua vece avrà origine da Gioia, anzichè da Taranto, il 4824.

Il treno 3825 in partenza da Messina per Giardini Taormina alle 9,45 viene ritardato fino alle 16,30 (nuovo 3829).

Attivazione dei soliti treni di lusso invernali. — Oltre il treno di lusso Lloyd Express, che si è attivato col 15 ottobre, saranno effettuati i seguenti: Pietroburgo-Vienna-Nizza-Cannes, Nord-Sud (prolungamento fra Milano e Cannes), Parigi-Roma, Berlino-Napoli, Napoli-Palermo, Messina-Taormina, Egitto Express, e Cannes-Firenze-Roma.

L'orario di alcuni di questi treni subirà inoltre notevoli cambiamenti in confronto a quello che era in vigore nella scorsa stagione invernale, specialmente allo scopo di accelerarli.

I treni di lusso Vienna-Nizza-Cannes verranno prolungati fino a Pietroburgo, due volte alla settimana.

Inoltre mentre nel senso Nizza-Vienna l'orario rimarrà pressochè invariato, nel senso Vienna-Nizza esso subirà un radicale cambiamento.

Sul percorso italiano il nuovo orario sarà regolato dai seguenti estremi: partenza da Pontebba ore 19,13, arrivo a Ventimiglia ore 11,40; esso da Casarsa a Mestre seguirà la via di Portogruaro.

Il Parigi-Roma verrà considerevolmente accelerato in ambedue i sensi; la partenza da Modane sarà fissata alle 23,15 anzichè alle 23,40 e l'arrivo a Roma alle 16,25, anziche alle 17,45. In senso inverso la partenza da Roma sarà alle 15 invece delle 13,35, e l'arrivo a Modane alle 8,30, invece delle 7,53. Tuttociò mantenendo pressochè invariate le ore di arrivo e partenza da Parigi. Per la vettura a letti Parigi-Firenze e viceversa viaggiante con questi treni si effettueranno quest'anno fra Pisa e Firenze appositi treni di lusso (PT e TP), coincidenti a Pisa col PR e coll'RP.

Un'altra vettura a letti del Parigi-Roma continuerà a proseguire, come negli scorsi anni, per Napoli e la Sicilia a mezzo dei treni di lusso Berlino-Napoli, Napoli-Palermo, e Messina-Taormina.

Anche il Berlino-Napoli sarà accelerato sul percorso italiano; ferme restando le ore di partenza e di arrivo ad Ala, l'arrivo a Napoli avverrà alle 22,5 anzichè alle 23, e la partenza da Napoli alle 8, anzichè alle 7,40.

Fra Bologna e Firenze questo treno sarà istradato per la via di Faenza, tanto nell'andata che nel ritorno.

Il treno Napoli-Palermo ed il coincidente Messina-Taormina saranno anticipati di un'ora. Rimarrà invece invariato per questi treni l'orario in senso inverso.

I treni di lusso fra Cannes e Firenze saranno nella prossima stagione prolungati da Firenze fino a Roma, indipendentemente dai treni 26 e 31 che nello scorso inverno servivano alla prosecuzione della vettura a letti da e per Cannes. Nel senso da Cannes a Firenze l'orario in vigore nello scorso inverno verrà poi ritardato di circa 45 minuti, ed in senso inverso di circa un'ora nella partenza da Firenze.

L'arrivo a Roma avverrà alle 13,30 e la partenza alle 17,20.

La sospensione e l'attivazione di tutti questi treni viene regolata come dal prospetto seguente:

1° Vienna-Nizza (*giornaliero*).

Il primo treno partirà da Vienna per Cannes il 15 novembre 1908 e l'ultimo il 14 maggio 1909.

Il primo treno partirà da Cannes per Vienna il 17 novembre 1908 e l'ultimo il 16 maggio 1909.

Fra Pietroburgo e Vienna questo treno si effettuerà due volte per settimana.

Le partenze da Pietroburgo per Vienna avranno luogo il giovedì e la domenica.

Le partenze da Vienna per Pietroburgo, in proseguimento al treno proveniente da Cannes avranno luogo, il giovedì e la domenica.

2° Nord-Sud. Berlino-Verona-Milano-Cannes (*giornaliero*).

La prima partenza da Milano per Cannes avrà luogo il 1° dicembre, 1908, e la prima da Cannes per Milano e Berlino 2 dicembre 1908.

La cessazione di questi treni fra Verona, Milano e Cannes sarà annunciata a suo tempo con appposito avviso. Essa avrà luogo verso la metà di maggio 1909.

3° Parigi-Roma (*trisettimanale*).

Le partenze da Parigi avranno luogo al martedì, giovedì e sabato e da Roma al lunedì, mercoledì e sabato.

Il primo treno partirà da Parigi il 1° dicembre 1908 e l'ultimo il 18 maggio 1909.

Il primo treno partirà da Roma il 3 dicembre 1908 e l'ultimo il 22 maggio 1909.

4° Berlino-Napoli (*bisettimanale fra Berlino e Roma, trisettimanale fra Roma e Napoli*).

Le partenze da Berlino per Napoli avranno luogo al martedì e sabato, e da Napoli per Berlino al mercoledì e sabato.

Fra Roma e Napoli detto treno sarà effettuato una terza volta per settimana, in prolungamento del Parigi-Roma, e precisamente esso verrà effettuato anche al venerdì in partenza da Roma, ed al lunedì in partenza da Napoli.

La prima partenza da Berlino avrà luogo per Napoli il 1° dicembre 1908, e da Roma per Napoli il 2 dicembre 1908.

La prima partenza da Napoli per Roma e per Berlino avrà luogo il 5 dicembre 1908.

La cessazione di questi treni avrà luogo verso la metà di maggio 1909, e sarà annunciata con apposito avviso.

5° Napoli-Palermo e Messina-Taormina (*trisettimanale fra Napoli e Messina, bisettimanale fra Messina e Palermo, settimanale tra Messina e Taormina*).

Il treno di lusso in partenza da Berlino e Parigi al martedì prosegue da Napoli per Taormina, quello in partenza al sabato pure da Berlino e Parigi prosegue invece per Palermo, ed infine quello in partenza da Parigi al giovedì prosegue per Palermo.

In senso inverso il treno che parte da Napoli al sabato per Berlino e Parigi proviene da Taormina, quello che parte al mercoledì pure per Berlino e Parigi proviene invece da Palermo, e quello che parte al lunedì per Parigi proviene da Palermo.

La prima partenza da Napoli per Taormina avrà luogo il 30 dicembre 1908 e l'ultima il 28 aprile 1909.

La prima partenza da Napoli per Palermo avrà luogo il 1° gennaio 1909 e l'ultima il 25 aprile 1909.

Da Taormina la prima partenza avrà luogo il 1° gennaio 1909 e l'ultima il 30 aprile 1909.

Da Palermo la prima partenza avrà luogo il 3 gennaio 1909, e l'ultima il 27 aprile 1909.

6° Berlino-Egitto (*settimanale*).

Si effettua al mercoledì in partenza da Berlino ed alla domenica in partenza da Napoli.

La prima partenza da Berlino per Napoli avrà luogo il 30 dicembre 1908 e l'ultima il 24 marzo 1909.

La prima partenza da Napoli per Berlino avrà luogo il 3 gennaio 1909 e l'ultima il 28 marzo 1909.

Questi treni saranno a Napoli in coincidenza coi piroscafi per e da Alessandria d'Egitto.

7° Cannes-Firenze-Roma (*giornaliero*).

La prima partenza da Roma per Cannes avrà luogo il 1° gennaio 1909 e la prima da Cannes per Roma il 2 gennaio 1909.

La loro cessazione verrà annunciata con apposito avviso.

Per l'ammissione dei viaggiatori, nonchè per gli altri particolari inerenti al servizio dei treni di lusso, si richiamano le disposizioni impartite con l'apposita pubblicazione.

B) Servizio di 3ª classe coi treni direttissimi e diretti.

Vengono assegnati, con le limitazioni risultanti dall'orario murale, i seguenti nuovi servizi di 3ª classe nei treni diretti, in aggiunta a quelli attualmente esistenti:

1		Torino-Alessandria
223	(nuovo)	Torino-Alessandria
13	(nuovo)	Alesandria-Novi
67	(nuovo)	Novi-Genova
5		Civitavecchia-Roma
7		Torino-Alessandria
144	(nuovo)	Savona-Torino
155	(nuovo)	Torino-Aosta
156	(nuovo)	Aosta-Torino
69		Milano-Genova
73		Milano-Genova
66		Genova-Milano
72		Genova-Milano
87	(nuovo)	Milano-Brescia
90	(nuovo)	Brescia-Milano
401		Verona-Bologna
404		Bologna-Verona
171		Udine-Venezia
174		Treviso-Udine
41		Venezia-Bologna
44		Bologna-Venezia
31		Milano-Roma
33	(nuovo)	Piacenza-Bologna
28		Bologna-Milano
11	(nuovo)	Genova-Spezia
191	(nuovo)	Parma-Spezia
198	(nuovo)	Spezia-Parma
543	(nuovo)	Livorno-Firenze
612	(nuovo)	Roma-Tivoli

613 (nuovo) Tivoli-Roma
101 (nuovo) Roma-Napoli
105 Roma-Caianello
106 Napoli-Caianello

Viene poi soppresso il servizio di 3ª classe col treno direttissimo 111 Roma-Napoli.

I nuovi treni direttissimi 86 ed 87 della linea Torino-Milano, che sostituiranno i diretti 80 ed 81 dell'orario attuale facenti anche il servizio di 3ª classe, avranno soltanto vetture di 1ª e 2ª classe.

I diretti 82 ed 83 della stessa linea, trasformati in direttissimi, continueranno invece a fare anche il servizio di 3ª classe.

Il treno 26, che attualmente da Firenze a Bologna è classificato accelerato, e quindi fa servizio di 3ª classe, col nuovo orario essendo trasformato in direttissimo anche su questa tratta, farà solo servizio di 1ª e 2ª classe.

C) Ammissione dei viaggiatori nei treni.

I. Le norme generali per l'ammissione dei viaggiatori nei treni delle varie categorie rimangono in massima quelle che furono pubblicate coll'orario estivo. Soltanto si è generalizzata la esclusione dai treni diretti e direttissimi dei viaggiatori di 3ª classe fruenti delle concessioni speciali X (a) e XI isolati.

Quando però nei singoli quadri dell'orario si è indicato che i treni diretti ammettono le comitive, sono da intendersi ammessi anche i viaggiatori isolati delle concessioni suaccennate.

II. Dai rispettivi quadri sono state tolte le avvertenze relative alla facoltà che si lasciava ai viaggiatori in transito con determinati treni dalle stazioni di Mestre, Verona P. N., Sampierdarena, Porto d'Ascoli, Cervaro, Falconara e Pescara di percorrere senza ulteriore pagamento i tratti Mestre-Venezia, Verona P. N.-Verona P. V., ecc., per la prosecuzione coi treni immediatamente coincidenti; e si è estesa la concessione ai viaggiatori di qualsiasi treno, comprendendo la relativa disposizione nelle avvertenze generali.

III. Negli orari dei treni e nelle avvertenze a piedi dei singoli quadri non si sono compresi i servizi temporanei estivi,

dei quali sarà invece data notizia a suo tempo. Si sono naturalmente mantenute le indicazioni per quelle fermate che anche solo in parte interessano l'orario invernale.

IV. Per i treni direttissimi 22 e 23 si è sostituito colla esclusione dal servizio locale (esteso ad ogni specie di biglietti) sui tratti Arezzo Firenze, Firenze Pistoia, Bologna Modena e Piacenza Milano, la esclusione dei viaggiatori muniti di biglietto a tariffa ridotta percorrenti meno di 100 Km. sulla linea Milano-Firenze-Roma.

D) — Treni merci G. V. e Treni derrate.

Treni merci G. V. — Nell'orario invernale vengono mantenuti i treni merci a G. V. dell'orario estivo, con gli spostamenti resi necessari dalle variazioni dei treni viaggiatori. Inoltre è stata ritardata la partenza da Torino del treno raccoglitore a G. V. 5021 - pur restando invariato il suo arrivo a Roma - per migliorare la resa delle merci nel primo tratto del suo percorso.

Sono stati designati i treni misti, omnibus e locali adibiti al traporto delle merci a G. V., i quali peraltro, nell'orario a fascicolo per il pubblico, sono elencati in appositi quadri e non più contrassegnati coll'asterisco, come nell'orario estivo.

Treni derrate. — Sono rimasti quelli dell'orario estivo e per essi valgono le disposizioni in vigore: solo si è completato per il tratto Reggio Calabria-Bari il treno sussidario - T T S - alla condotta per la via jonica degli agrumi.

Saranno serviti da freno continuo sistema Westinghouse per tutto il loro percorso i Treni PP (Napoli-Foggia-Bologna) e G G (Reggio Calabria-Cancello-Roma-Sarzana-Chiasso).

II.

Disposizioni

riguardanti il passaggio dal vecchio al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 3 novembre 1908 si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 2 Novembre non si dovranno effettuare treni facoltativi che per orario o prevedibile ritardo non possono giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capo-

tronco prima della mezzanotte; la effettuazione di treni speciali nella notte dal 2 al 3 Novembre e quella di treni straordinari qualsiasi nel giorno 2 Novembre saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal vecchio al nuovo orario dei treni merci senza viaggiatori, nonchè di quei treni viaggiatori qui non indicati, ed il di cui orario abbia soltanto subìto lievissimi ritocchi coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

I treni viaggiatori, il cui orario viene a modificarsi, circolanti nella notte dal 2 al 3 Novembre, dovranno essere regolati come appresso:

Linea *Torino-Savona* — Il diretto 146 viaggerà col vecchio orario fino a Torino.

Linea *Milano-Venezia.* — L'accelerato 1496 assumerà il nuovo orario alla partenza da Padova.

Linea *Ala-Modena.* — Il diretto 401 assumerà il nuovo orario alla partenza da Verona P. V.

Linea *Venezia-Bologna.* — La sera del 2 Novembre dovrà effettuarsi il direttissimo 45 da Venezia a Bologna circolando come speciale.

Il diretto 41 assumerà il nuovo orario alla partenza da Padova effettuando il nuovo Servizio di 3ª classe da Venezia.

Linea *Genova-Ventimiglia.* — L'accelerato 2255 assumerà il nuovo orario alla partenza da Finalmarina.

Linea *Genova-Pisa.* — Il diretto 4 assumerà il nuovo orario alla partenza da Spezia. L'accelerato 1715 viaggerà col cessante orario fino Spezia, il diretto 7 viaggerà pure col cessante orario fino Pisa.

Il direttissimo 9 assumerà il nuovo orario alla partenza da Genova P. P. L'accelerato 1714 (nuovo 1716) assumerà il nuovo orario alla partenza da Chiavari.

Linea *Viareggio-Bagni di Lucca.* — Nella notte dal 2 al 3 Novembre avrà ancora luogo il treno 2977, e non il 2979 del nuovo orario.

Linea *Pisa-Roma.* — I diretti 5 e 7 assumeranno il nuovo orario alla partenza da Pisa. Il diretto 8 viaggerà fino a Roma Termini col cessante orario. Non verrà effettuato il direttis-

simo 16 ed il direttissimo 6 assumerà il nuovo orario alla partenza da Grosseto.

Linea *Parma-Spezia.* — Nella notte dal 2 al 3 Novembre non verrà effettuato il direttissimo 15.

Linea *Milano-Bologna* — Il direttissimo 15 (nuovo 35) proseguirà da Parma secondo il nuovo orario, viaggiando come speciale fino a Bologna.

Il diretto 31 effettuerà il servizio di 3ª classe da Milano.

Il treno 2384 viaggerà col cessante orario fino a Parma.

Linea *Bologna-Firenze.* — Il treno 26 viaggerà col cessante orario fino a B. Porretta ove verrà sdoppiato, assumendo il nuovo orario, effettuando fino Bologna anche il 1654, che non avrà luogo da Firenze a B. Porretta.

Linea *Firenze-Roma.* — Il diretto 27 assumerà il nuovo orario alla partenza da Firenze S. M. N.

Il direttissimo 36 dovrà effettuarsi la sera del 2 Novembre come speciale da Roma a Chiusi da dove assumerà il nuovo orario.

Il diretto 28 assumerà il nuovo orario alla partenza da Roma.

Linea *Livorno-Pistoia-Firenze.* — Il treno 4740 A, viaggerà fino a Pisa col cessante orario.

Linea *Livorno-Empoli-Firenze* — Il diretto 545 viaggerà col cessante orario fino a Firenze e non avrà quindi luogo il 547 (nuovo).

Il treno 3012 sarà regolato dal nuovo orario fino dalla partenza da Firenze.

Linea *Livorno-Colle Salvetti.* — Il diretto 555 la sera del 2 Novembre viaggerà col nuovo orario.

Linea *Ancona-Roma.* — L'accelerato 1859 viaggerà col cessante orario fino a Roma.

Linea *Castellammare Ad. Roma.* — Il diretto 615 viaggerà fino a Roma col cessante orario.

Linea *Sulmona-Isernia.* — Il diretto 632 viaggerà col cessante orario fino a Sulmona.

Linea *Ancona-Foggia.* — Il diretto 58 assumerà il nuovo orario in partenza da Termoli.

Linea *Foggia-Gallipoli.* — Il diretto 59 viaggerà col cessante orario fino a Bari.

Linea *Foggia-Napoli.* — Il treno 3536 assumerà il nuovo orario alla partenza da Caserta.

Linea *Rocchetta-Gioia del Colle.* — Il treno 4776 viaggerà col cessante orario fino a Spinazzola.

Linea *Roma-Napoli.* — Il direttissimo 111 e l'accelerato 1855 viaggeranno fino a Napoli col cessante orario.

L'accelerato 1857 assumerà il nuovo orario alla partenza da Roma.

L'accelerato 1856 assumerà il nuovo orario alla partenza da Capua.

Linea *Napoli-Brindisi.* — Il treno 1903 (nuovo 3661) assumerà il nuovo orario alla partenza da Metaponto.

Il treno 3666 viaggerà col nuovo orario fino da Taranto.

Il treno 3668 viaggerà col cessante orario fino a Napoli.

Linea *Battipaglia-Reggio Calabria.* — Il treno 1931 viaggerà col cessante orario fino a Reggio Calabria Centrale.

Il diretto 104 assumerà il nuovo orario alla partenza da Paola.

Linea *Metaponto-Reggio Calabria.* — Il diretto 847 assumerà il nuovo orario alla partenza da Metaponto.

Il treno 3768 viaggerà col cessante orario fino a Sibari.

Il diretto 842 (nuovo 840) assumerà il nuovo orario alla partenza da Catanzaro.

Linea *Sibari-Cosenza.* — Non avrà luogo il treno 3788.

Le divisioni competenti dei singoli compartimenti prenderanno d'accordo tutte le disposizioni necessarie per la regolare attivazione del Nuovo Orario Generale di cui al presente Ordine di Servizio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 242.

(Servizio VIII)

Tassazione della « garza idrofila e medicata »

Si è riscontrato che da alcune stazioni vengono effettuate spedizioni di « garza idrofila » e di « garza idrofila medicata » con la dichiarazione di « tessuti di cotone ».

Nell'intento di ottenere una tassazione uniforme, avvertesi che, trattandosi di merce non nominata in tariffa, la garza idrofila e la garza idrofila medicata devono assimilarsi rispettivamente al cotone idrofilo ed al cotone idrofilo medicato e tassarsi in conformità, esponendo nell'apposito spazio della lettera di porto l'indicazione « garza idrofila o garza idrofila medicata » a seconda dei casi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 244.

(Servizio VIII)

Servizio internazionale.

Richiamo alle stazioni e transiti per mancata applicazione delle tasse accessorie ed irregolarità nel ricarteggio della nota d'affrancazione.

Si è rilevato che le stazioni ed i transiti incorrono con frequenza nelle omissioni ed irregolarità seguenti:

Sulle lettere di vettura e fogli di via delle spedizioni dall'Italia all'estero in porto assegnato, oltre ad omettere di esporre le tasse di porto dovute, si trascura di segnare:

a) Le sopratasse pei vagoni serbatoi stabilite dall'allegato 14 alle tariffe interne e quelle di percorrenza stabilite per i vagoni noleggiati;

b) le tasse di pesatura, di uso della gru, di nolo copertone, di custodia bolle a cauzione, di provvigione ed in genere di quelle di cui è cenno nell'art. 21 dell'Istruzione del Servizio IX, N. 21-1907);

c) le spese anticipate ed assegni;

d) le tasse di porto ed accessorie spettanti alle Ferrovie secondarie.

Pei trasporti provenienti dall'estero con Nota d'affrancazione, oltre alle tasse dovute dal mittente, sono pure ripresi i complementi di tassa e relative penalità gravati per accertamento abusi, mentre tali sopratasse devono essere fatte pagare ai destinatari prima del rilascio della merce, la quale, come è noto fa pegno.

Pei trasporti medesimi sono poi anche riprese con molta frequenza tasse insufficienti per errori di somma o di computo.

Inoltre non si tiene conto delle somme depositate a partenza che si riprendono sulle stazioni mittenti somme superiori ai depositi stessi, anzichè riscuotere in assegnato le quote in più dovute prima di rilasciare la merce.

Pertanto, ad evitare che le Ferrovie estere abbiano da rinnovare le rimostranze già fatte al riguardo, si fa viva raccomandazione al personale interessato affinchè sia posto il massimo impegno per far cessare senz'altro le omissioni ed irregolarità suaccennate, avvertendo che per l'avvenire, le tasse accessorie omesse e le somme in meno od in più riprese, saranno poste a carico dei responsabili, specialmente quando per il loro importo non fosse possibile ricuperarle dalle Ferrovie corrispondenti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 241.

(SERVIZIO VIII)

Concorso ippico a Perugia.

In occasione del Concorso ippico che avrà luogo a Perugia, è stato ammesso che le stazioni delle linee designate nell'annesso elenco rilascino, verso semplice richiesta dei viaggiatori, ed individualmente, un biglietto di andata e ritorno per Perugia, mod. *I*-202, col ribasso del 50 % sulla tariffa ordinaria (normale o differenziale *A*), insieme ad una « Carta d'ingresso al campo dell'ippodromo di detta città ».

Le stazioni medesime dovranno riscuotere, per ciascun biglietto di andata e ritorno per Perugia l'integrale prezzo ordinario di corsa semplice a tariffa normale dei treni diretti, oppure a tariffa differenziale *A* se il percorso eccede i 150 chilometri

Oltre il prezzo del biglietto si dovrà riscuotere la tassa fissa di L. 1,25 per la carta d'ingresso.

Le carte d'ingresso, previamente bollate con timbro a secco, saranno fornite dagli Uffici di Controllo, in tempo opportuno, alle stazioni ed agenzie interessate.

La vendita dei biglietti dovrà essere iniziata il giorno 22 ottobre 1908, e continua fino a tutto il 25.

I biglietti avranno la validità di 10 giorni, compreso quello dell'acquisto.

Su biglietti mod. *I*-202 e sulle relative matrici sarà da citarsi il numero della carta d'ingresso, ed anche su questa ultima dovrà essere apposto, nell'interno della copertina. il bollo della stazione distributrice, nonchè l'indicazione del numero del biglietto ferroviario corrispondente.

Non è ammesso il rilascio del biglietto a prezzo ridotto per Perugia, senza il contemporaneo acquisto, da parte di ciascun viaggiatore, della carta d'ingresso e quindi ad ogni biglietto speciale distribuito per Perugia dovrà corrispondere una carta d'ingresso.

Questa carta dovrà essere esibita, tanto nel viaggio di andata quanto in quello di ritorno, ad ogni richiesta del personale ferroviario, a giustificazione del possesso dei biglietti a prezzo ridotto.

All'inizio del viaggio di ritorno, i biglietti dovranno essere presentati alla stazione di Perugia per la prescritta bollatura.

Non occorre invece, sui biglietti medesimi alcuna certificazione da parte del Comitato delle corse.

I portatori dei biglietti di qualsiasi classe sono esclusi dai treni direttissimi, ed i portatori dei biglietti di 3ª classe sono esclusi anche dai treni diretti.

Tutti i biglietti di cui trattasi, danno facoltà di effettuare una fermata intermedia, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno, sotto l'osservanza delle modalità stabilite dall'allegato 7 alle Tariffe, avvertendo che la durata della fermata è limitata soltanto dalla validità del biglietto.

I viaggi di ritorno da Perugia, iniziati in tempo utile, possono essere compiuti anche se nel corso di essi scade la validità del biglietto a condizione che i viaggiatori si rechino direttamente a destinazione senza fruire della fermata intermedia.

Il passaggio in classe superiore è ammesso verso pagamento della differenza fra il prezzo a tariffa ordinaria delle due classi.

Pei viaggi di cui trattasi sono applicabili, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e condizioni stabilite dal fascicolo delle concessioni speciali.

Le carte d'ingresso saranno da contabilizzarsi in fondo al prospetto 1° del mod. *I*-213 con apposita intestazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Elenco delle linee le cui stazioni sono autorizzate a rilasciare biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto per Perugia.

Pistoia-Firenze
Firenze-Terontola-Chiusi-Roma
Terontola-Foligno-Orte
Foligno-Falconara
Fabriano-Urbino
Albacina-Porto Civitanova
Pesaro-Ancona
Ancona-Porto Civitanova
Terni-Aquila
Firenze-Borgo S. Lorenzo
Firenze-Empoli
Empoli-Siena-Chiusi
Asciano-Montepescali-Grosseto
Attigliano-Viterbo

Circolare N. 243.

(SERVIZIO VIII)

Congresso chimico-farmaceutico in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso suddetto, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 1° al 9 novembre 1908.
Ritorno: dal 6 al 15 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno I - N. 44. 31 Ottobre 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, ottobre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Allegato all' Ordine di Servizio N. 321 - 1908.

SISTEMAZIONE DEL SEGNALAMENTO

fra

FIRENZE S.M.N., FIRENZE C. di M. e CALDINE

Tip. - Lit. Ferrovie dello Stato - Bologna, 19 - 1908.

Ordine di Servizio N. 321.

(SERVIZI VII E XI)

Apertura all'esercizio del doppio binario tra Firenze S. M. N. e Pontassieve, del Bivio Pellegrino e dell'annesso Posto di movimento, nonchè sistemazione dei segnali tra Firenze S. M. N., Firenze Campo di Marte e Caldine.

Con l'attivazione dell'orario generale del 3 novembre 1908, verrà pure attivato il servizio a doppio binario tra Firenze Centrale e Pontassieve, e sarà inoltre aperto all'esercizio il « Bivio Pellegrino » al Km. 312 + 117,45 con l'annesso Posto di movimento incluso nel circuito telegrafico 1209 con le iniziali di chiamata B. P.

Il tratto Firenze S. M. N.-Bivio Pellegrino diverrà quindi comune alle linee Firenze-Chiusi e Firenze-Faenza.

Per ora i segnali tra Firenze S. M. N. e Firenze Campo di Marte e tra Firenze S. M. N. e Caldine saranno sistemati come segue:

Stazione di Firenze S. M. N. — Il semaforo a tre ali, che attualmente regola le partenze per Pistoia, Faenza e Roma, comanderà: con l'ala superiore ai treni per Livorno; con l'ala intermedia a quelli per Pistoia, e con l'ala inferiore a quelli per il Bivio Pellegrino. Saranno per conseguenza soppressi sia i due dischi che attualmente comandano i treni per Livorno, sia l'altro di seconda categoria che ora protegge la stazione di Firenze S. M. N. dalla parte di Faenza, mentre nessuna variazione verrà apportata ai rimanenti segnali di protezione.

Bivio Pellegrino. — Verrà protetto: dalla parte di Firenze S. M. N., da un semaforo A a due ordini di ali di prima categoria, preceduto dal relativo semaforo d'avviso B; dalla parte di Firenze Campo di Marte, dal semaforo C ad un'ala di seconda categoria, e dalla parte di Faenza, dall'ala inferiore, pure di seconda categoria, del semaforo D a due ordini di ali.

La manovra dei segnali e dei deviatoi del Bivio Pellegrino sarà effettuata mediante apparato Saxby, impiantato nella cabina alla progressiva Km. 312.045.45, dove trovasi il posto telegrafico di movimento.

Bivio S. Marco Vecchio. — Verrà protetto: dalla parte di Firenze S. M. N., dall'ala superiore (5) del semaforo A sopra indicato; dalla parte di Caldine, dalle due ali di seconda categoria del semaforo D; dalla parte di Firenze Campo di Marte, dall'attuale disco di seconda categoria E, il quale verrà però spostato alla sinistra rispetto ai treni provenienti da Campo di Marte.

Stazione di Firenze Campo di Marte. — Verrà protetta: dalla parte di Firenze S. M. N., mediante il semaforo ad un'ala di prima categoria F, il quale sarà preceduto dal segnale di avviso accoppiato all'ala 6 del semaforo A; dalla parte di Rifredi e di Faenza, dagli attuali dischi di seconda categoria G ed H i quali però, verranno spostati alla sinistra dei treni in arrivo.

Nessuna modificazione sarà apportata ai segnali di protezione dalla parte di Chiusi.

Passaggi a livello protetti da segnali. — Il dischetto L di protezione del P. L. di Via Vittorio Emanuele dalla parte di Firenze Campo di Marte sarà spostato da destra a sinistra dei treni provenienti da questa stazione.

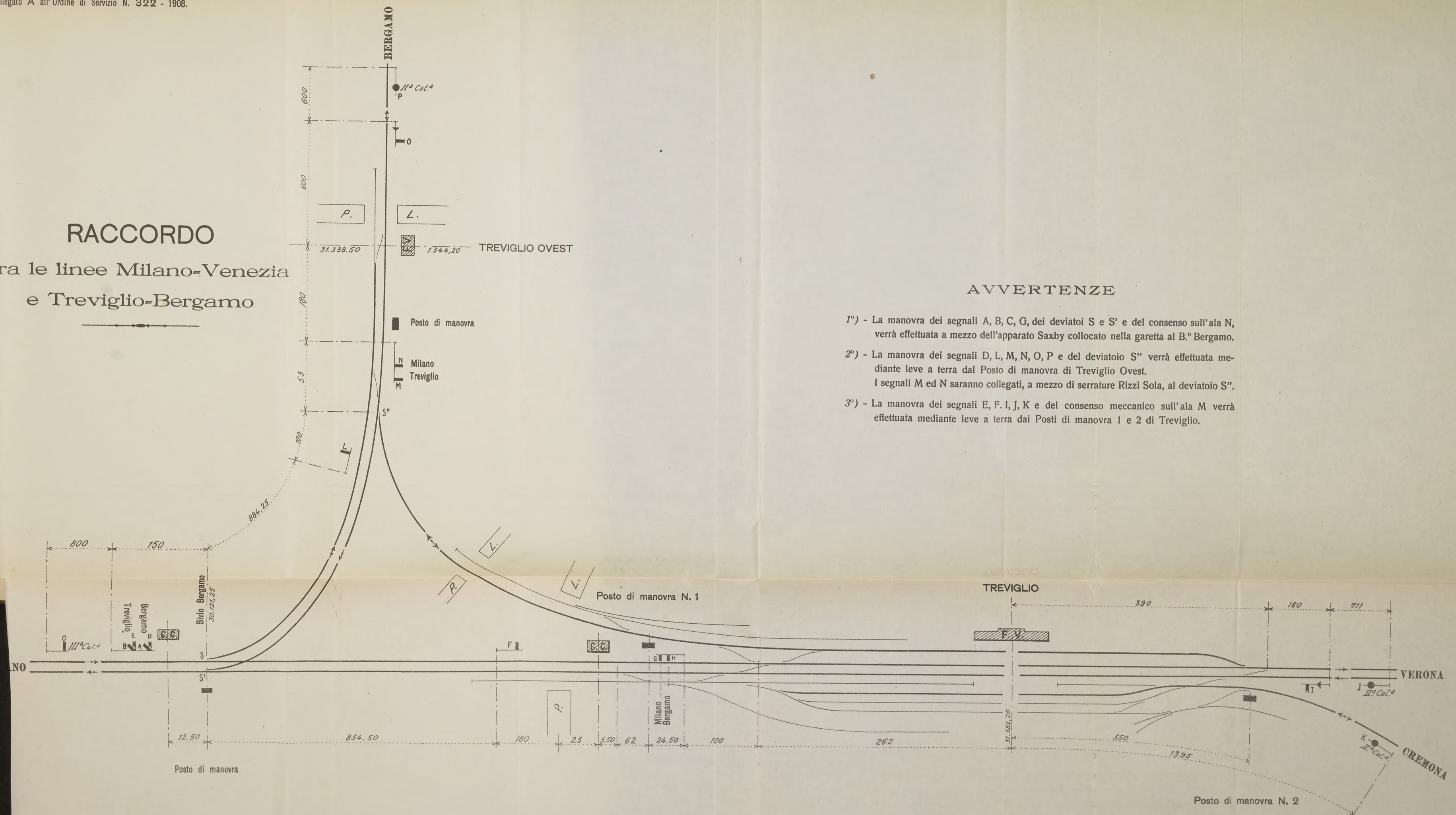
I passaggi a livello di Viale Regina Vittoria, via del Mugnone e Via Faentina saranno protetti dalla parte di Firenze S. M. N. dall'ala 6 del semaforo A, e dalla parte di Firenze Campo di Marte rispetto ai treni diretti a S. M. N. dall'attuale dischetto O.

I dischetti P, Q ed R saranno mantenuti nella loro posizione attuale a protezione dei rispettivi passaggi a livello, come è specificato nell'unito schizzo.

Tutti i segnali che nello schizzo non portano indicazione di categoria e non sono di avviso debbono considerarsi di prima categoria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

RACCORDO

fra le linee Milano-Venezia e Treviglio-Bergamo

AVVERTENZE

1°) - La manovra dei segnali A, B, C, G, dei deviatoi S e S' e del consenso sull'ala N, verrà effettuata a mezzo dell'apparato Saxby collocato nella garetta al B.° Bergamo.

2°) - La manovra dei segnali D, L, M, N, O, P e del deviatoio S" verrà effettuata mediante leve a terra dal Posto di manovra di Treviglio Ovest.
I segnali M ed N saranno collegati, a mezzo di serrature Rizzi Sola, al deviatoio S".

3°) - La manovra dei segnali E, F. I, J, K e del consenso meccanico sull'ala M verrà effettuata mediante leve a terra dai Posti di manovra 1 e 2 di Treviglio.

Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Bologna, 10-1908.

Ordine di Servizio N. 322.

(SERVIZI VII e XI)

Apertura all'esercizio del raccordo fra le linee Milano Venezia e Treviglio-Bergamo e della stazione di Treviglio Ovest.

Con l'attivazione dell'orario generale del 3 novembre 1908 sarà attivato fra le linee Milano-Venezia e Treviglio-Bergamo un raccordo diretto, che si distacca dalla prima di dette linee alla progressiva Km. 30,121.25 dando luogo al nuovo Bivio Bergamo, e si innesta alla seconda, alla progressiva Km. 1,344.20 (da Treviglio), ove venne impiantata la nuova stazione di Treviglio Ovest, la quale sarà aperta al pubblico servizio pure nel giorno suddetto.

La nuova stazione è provvista dei seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori a destra nel senso da Treviglio a Bergamo;

binario di raddoppio della lunghezza utile di m. 200, compresa fra i deviatoi estremi, situati rispettivamente alle progressive Km. 1,093.70 e Km. 1.389.70;

ufficio telegrafico, inserito sul circuito 1375 bis con la chiamata TR.

In seguito all'attivazione del raccordo i segnali fra il Bivio Bergamo, Treviglio e Treviglio Ovest, verranno sistemati per ora nel modo seguente;

Bivio Bergamo - Sarà protetto: dalla parte di Milano, da un semaforo a due ali, alle quali sono accoppiate anche quelle d'avviso dei segnali a protezione delle due stazioni di Treviglio. Il detto semaforo sarà preceduto da un altro di 3ª categoria;

dalla parte di Treviglio e Treviglio Ovest, rispettivamente dalle ali semaforiche *G* ed *N*, che serviranno anche da segnali di partenza dalle stazioni suddette verso Milano;

Stazione di Treviglio - Sarà protetta: dalla parte di Milano dal semaforo *F* di 1ª categoria, dalla parte di Treviglio Ovest dal segnale *M* di partenza da detta stazione.

Sarà per conseguenza soppresso l'attuale disco di prote-

zione lato Milano, mentre resteranno invariati quelli attuali di 2ª categoria lato Verona e Cremona;

Stazione di Treviglio Ovest. – Sarà protetta: dalla parte di Milano, dal semaforo *L* di 1ª categoria; dalla parte di Treviglio dal segnale *II* di partenza da detta stazione, e dal lato di Bergamo dal disco *P* di 2ª categoria.

Il semaforo a due ali, di partenza, di Treviglio e quello di Treviglio Ovest saranno preavvisati da segnale d'avviso.

Il posto di manovra del Bivio Bergamo è collegato per mezzo di telefono con le due stazioni di Treviglio e Treviglio Ovest.

Nello schizzo, allegato al presente Ordine di Servizio, sono indicate tutte le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni, e tutti i segnali pei quali non risultano indicazioni, o non sono d'avviso, devono intendersi di 1ª categoria.

La stazione di Treviglio Ovest sarà abilitata al Servizio viaggiatori o bagagli, limitatamente alle corrispondenze da e per le stazioni in direzione di Bergamo ed oltre e di Milano ed oltre, escluso il servizio locale con Treviglio.

Agli effetti della tassazione le distanze di Treviglio Ovest sono identiche a quelle di Treviglio.

Qui appresso sono indicate le aggiunte da inserirsi nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908), e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni pel servizio viaggiatori e bagagli.

1° Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » a pag. 100 aggiungere fra le stazioni di Treviglio e Trevignano Signoressa:

Treviglio Ovest	Bergamo	Cremona	Milano (Sez. Milano II)	Bergamo	11	V (9)	B (9)	—	—	—	—	S	—	—	—	—	—	—

riportando in calce la nota:

(9) Limitatamente alle corrispondenze da e per le stazioni in direzione di Bergamo ed oltre e di Milano ed oltre, escluso il servizio locale con Treviglio.

A pag. 127 tabella 44, aggiungere « Treviglio Ovest » fra Verdello e Treviglio con le medesime distanze di Treviglio.

2° Le stazioni da Treviglio Ovest a Bergamo ed oltre e da Treviglio Ovest a Milano ed oltre dovranno esporre sui prontuari manoscritti delle distanze chilometriche per l'applicazione dei prezzi della tariffa differenziale *A*) per i trasporti di viaggiatori e della tariffa differenziale per i trasporti di bagagli, di fianco al nome della stazione di Treviglio la indicazione di « e Treviglio Ovest ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 323.

(SERVIZIO VIII)

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 275-1903).

Col 1° novembre 1903, la stazione di Firenze C. M. sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, alla pagina N. 55 della tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898), dovrà farsi la seguente aggiunta:

Firenze M. C.	S.	G.P.	Civitavecchia	335	Livorno M.	104
			Livorno S. M. (1)	102		

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 324.

(Servizio VII)

Estensione di servizio nella stazione di " S. Zeno Folzano ".

La stazione di *S. Zeno Folzano*, della linea Pavia-Cremona-Brescia, è stata abilitata ai trasporti a piccola velocità ordinaria a vagone completo, tanto in arrivo che in partenza per conto della « Società Ceramica Folzano », alle condizioni di cui l'avvertenza *C* a pag. 5 del Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908), senza bisogno però della preventiva autorizzazione per l'eseguimento dei trasporti stessi.

Di conseguenza, a pag. 88 del detto Prontuario, di contro al nome della stazione di *S. Zeno Folzano*, si dovrà aggiungere, nella colonna n. 10, la lettera *O*, coi richiamo (12) e riportare a piè di pagina l'annotazione seguente:

« (12) Limitatamente ai trasporti a vagone completo per conto della « *Società Ceramica Folzano* secondo le norme stabilite dall'avvertenza *C* a pag. 5, senza bisogno però della preventiva autorizzazione ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 325.

(Servizio VIII)

Servizio cumulativo colla Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto.

Le « Tariffe speciali a P. V. », che figurano alle pagine N. 13 e 14 della Tariffa della ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto (edizione 1903), sono sostituite da quello di cui all'unito foglio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Tariffe speciali a P. V.

In via di esperimento e per le sole spedizioni a carro completo in partenza da Massa Marittima e da Schiantapetto in destinazione di Follonica ed oltre si accordano alle merci sottoindicate le seguenti tariffe speciali da applicarsi col vincolo del peso minimo di 8 tonnellate *per carro di tale portata*, osservato, per i carri di maggiore portata, quanto dispongono gli articoli 8 e 9 delle Condizioni generali per l'applicazione delle Tariffe, rispettivamente, speciali e locali, in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Tariffa speciale N. 1 P. V.

Pei minerali metalliferi allo stato naturale, anche semplicemente macinati, di argento e rame:

Base . . . . . L. 0,0561 per tonnellata e chilometro.
Diritto fisso . . . » 1,224 per tonnellata.

Tariffa speciale N. 2 P. V.

Pei minerali metalliferi allo stato naturale, anche semplicemente macinati, di ferro (pirite), di piombo (galena), di zinco (blenda, calamina e giallanina o solfuro di zinco nativo):

Base . . . . . L. 0,0459 per tonnellata e chilometro.
Diritto fisso . . . » 1,224 per tonnellata.

Tariffa speciale N. 3 P. V.

Per il carbone vegetale e la legna da ardere, non comprese le fascine:

Base. . . . . . L. 0,051 per tonnellata e chilometro.
Diritto fisso . . . » 1,214 per tonnellata.

Tariffa speciale N. 4 P. V.

Per il carbone vegetale e le scorze concianti:

	Carbone	Scorze
Da Massa Marittima (Ghirlanda) a Follonica, Rete dello Stato (transito compreso)	L. 1,46	L. 1,81
Da Schiantapetto a Follonica Rete dello Stato (transito compreso)	» 1,31	1,68
Da Valpiana a Follonica Rete dello Stato (transito compreso).	» 1,13	1,48
Da Curanuova a Follonica Rete dello Stato (transito compreso)	» 0,81	0,98

Chi usa delle suindicate tariffe speciali deve fare, nel termine massimo di ore 6, il carico e lo scarico dei carri e dopo tale termine di tempo dovrà pagare la sosta dei carri.

Ordine di Servizio N. 326.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 235 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 201-1908).

Col 1° novembre 1908 la tariffa locale n. 235 P. V. è estesa ai trasporti *di acido cloridrico ed acido solforico* in partenza dalla stazione di *Orbetello.*

Per conseguenza nella intestazione della tariffa predetta deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 327.

(SERVIZIO VII)

Estensione di servizio nella fermata di Calatabiano.

A datare dal 1° novembre 1898, la fermata di Calatabiano, sulla linea Messina-Siracusa, pur mantenendo le limitazioni attuali nel Servizio delle merci, viene ammessa a ricevere e ad eseguire anche le spedizioni gravate di assegno e di spese anticipate.

In conseguenza, a pag. 21 del Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908), di contro al nome della fermata predetta, nelle colonne 8 e 10, bisogna sostituire il richiamo (9) con quello (8), sopprimendo in calce la nota (9).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 328.

(SERVIZIO VIII)

Servizi diretti internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 313-1908).

Col 1° novembre 1908 la stazione di Torino Smistamento viene ammessa al Servizio diretto internazionale e di conseguenza nelle diverse tariffe dirette coll'estero sono da apportarsi, nell'elenco delle stazioni italiane, le aggiunte e le modificazioni relative, qui appresso indicate per ogni singola tariffa del servizio diretto internazionale.

Servizio Italo-Svizzero.

	Instradamento	Chiasso	Pino	Iselle
Torino Smistamento (128) .	5	206	187	191

Servizio Italo-Belga.

	Pino	Chiasso
Torino Smistamento (128) . . .	187	—

Servizio Italo-Germanico.

	Pino	Chiasso	Peri	Pontebba
Torino Smistamento (128) . . .	187	—	342	—

Servizio Italo-Austro-Ungarico.

	Peri	Pontebba	Cormons	Gruppo
Torino Smistamento (128) . . .	342	587	537	7

Servizio Italo-Francese.

	Iselle	Modane	Ventimiglia
Torino Smistamento (128) . .	191	110	252

Nelle singole tariffe dei servizi diretti sopracitati la nota (128), relativa alle stazioni di Torino, va sostituita dalla seguente:

« (128) Torino Dora non è ammessa al trasporto dei veicoli ed è stazione di scambio colla ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.

Torino Smistamento è abilitata al solo servizio della piccola velocità ordinaria per trasporti di merci a vagone completo, con l'obbligo alle parti di provvedere a loro cura e spese alle operazioni di carico o scarico; esclusi i trasporti a piccola velocità accelerata ed i veicoli.

I trasporti vincolati a dogana devono essere carteggiati per Torino Porta Susa.

Le spedizioni indirizzate a Torino senz'altra indicazione vengono inviate a Torino Porta Susa od a Torino Porta Nuova, secondo che siano o no vincolate a dogana ».

Nella tariffa diretta italo-francese (edizione 1° gennaio 1907) e precisamente a pag. 140, l'avvertenza 3 f) ai prezzi di trasporto per la percorrenza italiana dev'essere modificata e completata come appresso:

« 3 f) ai trasporti destinati a Torino Dora, via Iselle, e vincolati alla dogana di Torino Porta Susa, si applicano le tasse per quest'ultima stazione, e per i due chilometri da Torino Porta Susa a Torino Dora, le tariffe interne italiane, escluso il diritto fisso:

ai trasporti destinati a Torino Smistamento, via Modane o Ventimiglia, e vincolati alla dogana di Torino Porta Susa, si applicano le tasse per quest'ultima stazione, e per il percorso da Torino Porta Susa a Torino Smistamento (chilometri dieci) le tariffe interne italiane, escluso il diritto fisso ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 329.

(Servizio VII)

Segnalamento a campana fra Como e Chiasso.

Con l'andata in vigore dell'orario generale del 3 novembre 1908, verrà attivato sul tratto Como-Chiasso il segnalamento a campana, pel quale valgono le disposizioni dell'art. 70 e seguenti del Regolamento sui segnali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 245.

(Servizio VIII)

Trasporti a domicilio nelle stazioni delle ferrovie dell'Alta Valtellina

(Vedi Circolare N. 246-1908)

A datare dal 1° Novembre 1908 andrà in vigore una nuova tariffa pei trasporti a domicilio nelle stazioni delle Ferrovie dell'Alta Valtellina e pei servizi di corrispondenza fra la stazione di Tirano e le località limitrofe.

Tale nuova tariffa risulta dal foglio allegato che dovrà sostituire l'attuale pag. 59 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 251.

(Servizio I)

Funzionari delle Divisioni compartimentali incaricati di ricevere e stendere i contratti.

(Vedi Circolare N. 173-1908)

A datare dal 10 novembre 1908 la funzione di ricevere e stendere i contratti per la Direzione compartimentale di Reggio Calabria sarà affidata all'Ispettore principale sig. ing. Michele Abruzzini, sostituito in caso d'assenza o d'impedimento dallo Ispettore sig. ing. Giuseppe Gleyses.

Dalla data suddetta cesserà l'incarico provvisoriamente affidato al funzionario delegato ai contratti presso la Direzione compartimentale di Napoli ed al suo sostituto di ricevere e stendere i contratti di spettanza del Compartimento di Reggio Calabria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

PARTE X.

SOCIETÀ PER LE FERROVIE DELL' ALTA VALTELLINA

1° Tariffa per il servizio a domicilio

STAZIONI	GENERE DEL TRASPORTO	Numerario e preziosi		Pacchi ferroviali	Merci in genere	Mobilio ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	
		per ogni L. 1000 indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	(Tariffe speciali N. 1 e 11)	per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.		di merci in genere	di mobilio ed oggetti voluminosi
Tirano	Grande Velocità	0.25	0.20	(1)	0.25	0.45	0.30	0.40
	Piccola Velocità	—	—	—	0.15	0.25	0.20	0.25
Tirano per Madonna di Tirano	Grande Velocità	0.25	0.30	(1)	0.40	0.50	0.40	0.50
	Piccola Velocità	—	—	—	0.30	0.35	0.30	0.35

Pei colli indivisibili superanti il peso di un quintale, da levarsi o rendersi a domicilio ai piani superiori od ai locali sotterranei, la tassa sarà raddoppiata, e per gli oggetti voluminosi sarà invece aumentata del 30 %.

(1) *Si applicano le tasse minime stabilite per le spedizioni a G. V., di merci in genere, o di oggetti voluminosi, a seconda dei casi.*

2.° Servizio di corrispondenza fra Tirano-stazione e località limitrofe.

Genere del trasporto	Località ammesse alla corrispondenza		
	Grossotto	Bolladore	Bormio
GRANDE VELOCITÀ.			

Merci in genere. Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg. — fino a 1 quintale	2.20	2.70	5.—
Merci in genere. Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg. — oltre 1 quintale	1.90	2.50	4.80
Mobilio ed oggetti voluminosi. Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	3.20	4.—	6.—
Tassa minima per ogni spedizione — di merci in genere	0.65	0.75	0.90
Tassa minima per ogni spedizione — di mobilio ed oggetti voluminosi	0.90	1.—	1.30
Numerario e preziosi — per ogni L. 1000, indivisibili	0.70	0.70	0.70
Numerario e preziosi — diritto fisso per ogni spedizione	0.60	0.60	0.60
Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.)	Si applicano i prezzi per quintale divisibile di 10 in 10 Kg. stabiliti per la G. V., salva la tassa minima.		
PICCOLA VELOCITÀ.			
Merci in genere. Prezzo per quintale divisibili di 10 in 10 Kg.	1.—	1.50	2.50
Mobilio ed oggetti voluminosi. Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.	1.60	2.20	3.60
Tassa minima per ogni spedizione — di merci in genere	0.45	0.55	0.60
Tassa minima per ogni spedizione — di mobilio ed oggetti voluminosi.	0.65	0.80	1.—

Pei colli indivisibili superanti il peso di un quintale, da levarsi o rendersi a domicilio ai piani superiori od ai locali sotterranei, la tassa sarà raddoppiata, e per gli oggetti voluminosi sarà invece aumentata del 30 %.

Per la corrispondenza fanno inoltre capo, rispettivamente a ciascuna delle localita' sopradette, i paesi in appresso indicati:

LOCALITA' AMMESSE ALLA CORRISPONDENZA	**PAESI facenti capo, per la corrispondenza, alle località controindicate.**
Grossotto	Mazzo–Tovo–Grosio–Vervio.
Bolladore	Tiolo–Sondalo–Mondadizza–Le Prese di Sondalo–Pineta di Sortenna.
Bormio	Bagni Nuovi–Bagni Vecchi– S. Caterina–Valfurva–Valdidentro–Valdisotto–Premadio–Cepina–Piatta–S. Antonio di Morignone–Livigno.

Istruzione N. 8.

(SERVIZIO IX)

Registrazione dei biglietti distribuiti

(Vedi Istruzione N. 6-1907 del Servizio IX).

Per agevolare alle stazioni il bilancio delle contabilità viaggiatori mod. I-213 coi registri mod. I-210, si è disposto che nella ristampa di questi ultimi venga modificata l'intestazione della colonna del prezzo unitario dei biglietti in modo che questo possa esservi indicato quale risulta in - massima - sui biglietti stessi cioè al netto della tassa di bollo, e non più col bollo incluso, per cui nella chiusura dei conti alla fine del mese si avrà che i totali, per ogni destinazione e classe, dei singoli prospetti del mod. I-213 e derivati, mod. I-214 ed I-215, corrisponderanno esattamente coi trasversali mensili, o delle due quindicine, delle corrispondenti destinazioni inscritte sui registri mod. I-210.

In attesa però che l'innovazione, già attuata per i registri tipo *A*, sia estesa anche ai tipi *B*, *C* e *D*, del mod I-210 le registrazioni su tali moduli dei biglietti distribuiti potranno essere eseguite in base ai prezzi dei biglietti escluso il bollo, correggendo a mano di conformità l'intestazione della colonna relativa.

L'importo complessivo della tassa di bollo dovrà però essere registrato:

a) giorno per giorno in asposita riga dopo l'ultima destinazione dell'ultima specie dei biglietti registrata sul mod. I-210 (Vedi punti 1 a 5 dell'art. 19 Istruzione N. 6-1907) per formare cogli introiti giornalieri — registrati, come viene autorizzato, al netto del bollo, — il totale da inscriversi nella parte del *debito* del conto corrente mod. I-301 (prospetto *A* colonna 3) giusta il disposto dell'art. 21 della citata istruzione N. 6.

b) a fine mese sul margine destro del registro o nella colonna « Osservazioni » se è libera, per ogni destinazione, per quei riscontri che fossero eventualmente necessari coi risultati della finca « Tassa di bollo » dei singoli prospetti del modulo I-213 ed altri precedentemente accennati, onde bilanciare il totale generale mensile degl'introiti del registro mod. I-210 con quello del riepigolo generale mod. I-212.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 246.

(SERVIZIO VIII)

Congresso internazionale degli albergatori in Firenze e Roma.

Per la circostanza del Congresso sopraindicato viene ammessa, d'accordo colle Ferrovie minori, colle quali esiste il servizio cumulativo dei trasporti dei viaggiatori in base alla Concessione speciale *I*, l'applicazione a favore dei congressisti, dei ribassi portati dalla detta Concessione, colla facoltà d'usufruirne, oltre che per l'andata a Firenze ed a Roma, anche per effettuare altri viaggi dopo l'apertura del Congresso.

A tale uopo alla consueta richiesta prevista dalla Concessione speciale *I*, è stato sostituito un libretto, composto della copertina e di dieci scontrini a matrice, ognuno dei quali dà diritto di compiere un viaggio di corsa semplice a tariffa differenziale *B*.

Tale libretto vale anche per viaggiare sulle ferrovie della Sardegna, verso presentazione di separati scontrini.

Ogni libretto porta il timbro a secco dell'Amministrazione ferroviaria, e negli spazi in seconda pagina della copertina, il nome e la firma del congressista, il bollo del Comitato e la firma del Presidente, il numero progressivo del libretto, nonchè la dichiarazione d'intervento al congresso. La copertina ha pure, in ultima pagina, uno spazio apposito pel timbro della stazione originaria di partenza.

Per tale modo il libretto fa altresì le veci per ogni congressista, della tessera personale di riconoscimento.

I 10 scontrini devono essere utilizzati in ordine progressivo; essi valgono per viaggiare nel periodo di tempo dal 1° al 30 novembre 1908 incluso; però gli scontrini N. 3 e seguenti (valevoli per i viaggi da effettuarsi sono l'intervento al congresso) non potranno essere utilizzati che a partire dal 4 novembre e non saranno validi se il libretto non porterà « nell'apposito spazio nell'interno della copertina » la certificazione dell'intervento al Congresso, firmata dal Presidente del Comitato.

Lo scontrino N. 1 (valido dal 1° al 12 novembre 1908) è riservato pei viaggi sulle ferrovie della Sardegna oppure sulle ferrovie della Sicilia per recarsi al punto d'imbarco pel continente.

Lo scontrino N. 2 (valido pure dal 1° al 12 novembre 1908) serve per tutti indistintamente i viaggi a Firenze od a Roma, tanto dei congressisti partenti dal continente quanto di quelli in provenienza dalla Sardegna o dalla Sicilia. Questi ultimi se ne varranno pel percorso ferroviario dal punto di sbarco a Firenze od a Roma, o, se percorrenti la via di Messina-Villa S. Giovanni se ne varranno per l'intero viaggio dalla stazione originaria di partenza a Firenze od a Roma.

Quando lo scontrino N. 1 non viene utilizzato nel modo sopraindicato, sarà staccato dalla stazione che ritira lo scontrino N. 2, ed annullato.

Gli scontrini successivi (da utilizzarsi nel periodo dal 4 al 30 novembre 1908) valgono per qualunque viaggio compresi quelli da effettuarsi sulle ferrovie della Sardegna e della Sicilia.

All'inizio di ogni viaggio il congressista deve presentare alla stazione di partenza lo scontrino regolarmente compilato ancora unito al libretto: la stazione, verificata la regolarità dello scontrino e della copertina, stacca lo scontrino stesso ed opera in tutto come nei viaggi degli impiegati dello Stato, muniti di libretto.

Esauriti gli scontrini, o cessata la validità del libretto, questo deve essere ritirato dalla stazione per la quale è stato utilizzato l'ultimo scontrino.

Il biglietto rilasciato con lo scontrino N. 2 dà diritto a due fermate intermedie anche di durata superiore a quella normale.

Il biglietti rilasciati cogli altri scontrini danno diritto alle fermate stabilite nell'allegato 7 alle tariffe.

I biglietti valgono per tutti i treni indicati negli orari ufficiali, ferme le esclusioni e le limitazioni da queste stabilite.

Per i viaggi di cui trattasi valgono, in tutto quanto non sia diversamente disposto dalla presente, le norme e le condizioni stabilite per quelli in base alle Concessioni speciali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 247.

(SERVIZIO VIII)

Gare podistiche nazionali in Treviso.

Pei viaggi dei pertecipanti alle gare sovraindicate devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 1° al 5 novembre 1908.
Ritorno: dal 5 al 10 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 248.

(SERVIZIO VIII)

II Congresso dell'Associazione Nazionale per i paesaggi e monumenti pittoreschi d'Italia in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, devono essere accordati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 10 al 17 novembre 1908.
Ritorno: dal 14 al 22 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 249.

(Servizio VIII)

Congresso della mutualità scolastica in Piacenza.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato dovranno essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale 1 sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 12 al 15 novembre 1908.
Ritorno: dal 15 al 20 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 250.

(Servizio VIII)

Congresso della Stampa in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 10 al 16 novembre 1908.
Ritorno: dal 15 al 20 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 45 7 NOVEMBRE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, novembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Errata-corrige.

Ordine di Servizio N. 325-1908 (Bollettino N. 44). — Nell'allegato a detto Ordine di Servizio il diritto fisso indicato in: « L. *1,211* » per la tariffa speciale N. 3, correggasi in: « L. *1,221* ».

Ordine di Servizio N. 330.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 291-1908).

Col 16 Novembre 1908 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. sarà estesa ai trasporti di *vino comune guasto e di uva pigiata, ecc.* in partenza da tutte le stazioni della Sicilia, nonchè a quelli in destinazione delle stazioni di Palermo Lolli e Catania, limitatamente, per quest'ultima, a quelli destinati alla distilleria della Ditta Monaco di Misterbianco.

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa predetta, dopo le parole « *incluse le linee Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia* » devono essere aggiunte le seguenti « *e tutte quelle della Sicilia* ».

Nella prima parte poi dell'elenco delle stazioni destinatarie deve essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione delle stazioni di Palermo Lolli e di Catania, quest'ultima col richiamo (1) alla seguente nota da esporsi a piè di pagina:

« (1) Limitatamente ai trasporti destinati alla distilleria della Ditta Monaco di Misterbianco ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 331.

(SERVIZIO VIII)

Tariffe differenziali per viaggiatori e bagagli.

La tariffa differenziale A per viaggiatori, e la tariffa differenziale pei bagagli, attuate in via di esperimento per due anni, con decorrenza 1° novembre 1906, come dall'Ordine di Servizio N. 93-1906, restano in vigore in via definitiva, senza alcuna modificazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 252.

(SERVIZIO VIII)

Rilascio dei biglietti a tariffa ridotta agli impiegati civili e militari dello Stato.

(Vedi Istruzione N. 6-1907 del Servizio IX)

Essendosi constatato che assai di frequente i bigliettari non ottemperano al disposto del punto *c*) dell'art. 11 della Istruzione suaccennata, si ricorda alle stazioni che quando vengono ad esse presentati dagli impiegati civili o militari dello Stato, degli scontrini per ottenere i biglietti di viaggio a tariffa ridotta, devono accertarsi che le matrici dei relativi libretti siano state regolarmente completate coll'indicazione della data di presentazione e della percorrenza dei biglietti domandati.

Qualora le matrici risultassero in bianco, le stazioni prima di rilasciare i biglietti dovranno farvi esporre i dati richiesti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 253.

(Servizio VIII)

Congresso della Federazione italiana tra il personale degli ospedali e manicomi in Siena.

Pei viaggi dei partecipanti al suindicato Congresso, devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 18 al 24 novembre 1908.
Ritorno: dal 23 al 28 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 254.

(Servizio VIII)

Esposizione internazionale dell'industria, del lavoro ed arti decorative in Venezia.

(Vedi Circolare N. 225-1908)

Si avverte che il limite di tempo — fissato al 30 novembre — per fruire dei ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I pel ritorno degli espositori, dei giurati e delle merci dalla Esposizione suddetta, è prorogato a tutto il 31 dicembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno I - N. 46.

14 Novembre 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ✻ ✻

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, novembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

STAZIONE DI VERONA P.V.

Nuova Cabina Posto di blocco N. 2

Ordine di Servizio N. 332.

(SERVIZIO XI)

STAZIONE DI VERONA P. V. — Spostamento lato Verona P. N. dell'ingresso allo scalo merci. — Attivazione d'una cabina al posto di blocco N° 2 con apparato centrale idrodinamico Servettaz, in sostituzione di quello tipo Saxby.

In seguito ai lavori di ampliamento l'ingresso allo scalo merci della stazione di Verona P. V. lato Verona P. N. — che ora trovasi alla progressiva Km. 148.843,06 — verrà invece a trovarsi alla progressiva Km. 148.341,00.

In conseguenza di tale spostamento, l'attuale cabina del posto di blocco N. 2 del tratto Verona P. V.-Verona P. N., con apparato centrale tipo Saxby e Farmer, verrà sostituita con un'altra munita di apparato idrodinamico Servettaz, posta al Km. 148,570.15 presso il nuovo ingresso al fascio merci.

Tale cabina, che sarà attivata il giorno 28 novembre 1908 a partire dai treni N. 403 e 1485 funzionerà da posto di blocco N° 2; e verranno da essa manovrati i deviatoi ed i segnali indicati nello schizzo allegato.

I treni in partenza dallo scalo dovranno rispettare le indicazioni del semaforo N° 2 e del dischetto basso N° 3.

Nello schizzo è indicata la posizione dei binari e dei deviatoi di Verona P. V., lato Verona P. N.; ogni deviatoio e segnale porta il numero della leva della cabina dalla quale viene manovrato; sono pure indicate le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

In corrispondenza a ciascun'ala del semaforo a 2 ali, poste l'una sopra l'altra a protezione di Verona P. V., verso Verona P. N., è indicata la direzione a cui la medesima comanda.

Tutti i segnali, che nello schizzo non portano indicazione di categoria e non sono segnali di avviso, sono da considerarsi di 1ª categoria.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 333.

(SERVIZIO VIII)

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 307-1908).

Con effetto dal 20 ottobre 1908 si è attivato sulle percorrenze svizzere Iselle transito-Genève e Nyon, il prezzo speciale di frs. 1,33 per quintale, applicabile soltanto ai trasporti di petrolio raffinato in partite di almeno 10 tonnellate per vagone in partenza da Savona marittima.

Nella tariffa eccezionale svizzera N. 7 (pag. 393 del 15° Supplemento) dovrà pertanto annotarsi il detto prezzo di frs. 1,33 esponendolo al disotto del prezzo normale ora esistente per le relazioni Genève-Iselle e Nyon-Iselle, facendo un richiamo alla seguente nota, da riportarsi pure appiedi della pagina:

« Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni in provenienza da Savona Marittima ».

A datare dal 15 novembre 1908 la stazione di Seebach, verrà ammessa alla tariffa eccezionale svizzera N. 1 (ferramenta in genere) con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

Tariffa eccezionale N. 1

		a	b	c	d
Seebach	Chiasso	2,00	1,42	1,06	1,01
	Pino	1,72	1,22	0,92	0,87
	Iselle	2,49	1,76	1,32	1,24

Il nome di detta stazione ed i relativi prezzi dovranno essere annotati nella citata tariffa eccezionale a pag. 367 del 15° Supplemento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 334.

(Servizio II)

Versamenti alle Casse.

(Vedi Ordine di Servizio N. 158-1908)

Le disposizioni dell'Istruzione N. 2-190 del Servizio Centrale II riguardanti il pagamento e la regolarizzazione degli indennizzi ed il versamento e la contabilizzazione degli introiti fuori traffico, di cui ai capoversi 7° ed 8° dell'Ordine di Servizio N. 158-1908, devono dalle Stazioni ex R. A. ed ex Meridionali estendersi a tutte indistintamente le partite liquidate, sia che interessino la gestione Stato, che le cessate gestioni ex R. A. ed ex Meridionali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 335.

(Servizio VII)

Estensione di servizio nella Stazione di S. Ilario del Jonio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 15 e 73-1905)

La stazione di S. Ilario del Jonio, già ammessa ai trasporti a p. v. in piccole partite, colle limitazioni risultanti dal richiamo (7) a pag. 85 del Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione luglio 1908) è stata ora abilitata anche al servizio dei carri completi a p. v., colle norme di cui l'avvertenza c) a p. 5 del detto Prontuario.

Di conseguenza, nella colonna 10 a pag. 85 del Prontuario in parola, di fronte al nome della stazione di S. Ilario del Jonio, l'indicazione *O* (7) dovrà essere sostituita da quella *O* (5) (7).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 336.

(SERVIZIO VI)

Norme per la compilazione dei buoni.

A parziale modificazione di quanto è stabilito coll'art. 1 dell'appendice *N. 1* all'Istruzione *N. 1-1907* del Servizio VI, che regola l'emissione dei buoni per richiesta dei materiali per il Servizio del Mantenimento, si avverte che non è più necessario d'ora innanzi emettere tanti buoni separati quante sono le categorie indicate a pagina 19, 20 e 21 della predetta appendice, riguardante i *materiali per servizio d'acqua.*

Ad eccezione soltanto delle vasche, delle colonne idrauliche con relativi accessori fino all'innesto con la condotta di alimentazione dei meccanismi per i rifornitori, dei contatori e degli estintori chimici, le richieste dei rimanenti materiali elencati nelle pagine predette occorrenti per ciascun lavoro approvato, dovranno quindi riunirsi in uno o più buoni da mandarsi contemporaneamente al Servizio Centrale XI.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 337.

(SERVIZIO VII).

Estensione di servizio nella Stazione di Preganziol.

A datare dal 20 novembre 1908, la Stazione di Preganziol, della linea Venezia-Udine, ora abilitata al solo trasporto dei viaggiatori e bagagli, viene ammessa anche ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, delle merci a Grande Velocità, Piccola Velocità accelerata e Piccola Velocità ordinaria, dei veicoli e bestiame senza alcuna limitazione.

Di conseguenza a pag. 75 del Prontuario generale delle distanze chilometriche (ediz. 1° luglio 1908), di contro al nome della Stazione di Preganziol, si dovranno rispettivamente aggiungere, nelle colonne 8, 9, 10, 11 e 12, le lettere G, A, O, V e B.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 338.

(Servizi VII e X)

Istruzioni per i treni elettrici della linea Milano-Varese

Si è provveduto alla stampa delle seguenti Istruzioni per treni elettrici della linea Milano-Varese, che annullano le precedenti pubblicate dalla ex Rete Mediterranea, mantenute sin qui provvisoriamente in vigore:

a) Istruzioni per il servizio dei macchinisti dei treni elettrici;

b) Istruzioni per la condotta dei treni elettrici;

c) Istruzioni sul freno Westinghouse nei treni elettrici;

d) Istruzioni sull'illuminazione e sul riscaldamento dei treni elettrici.

I Servizi Centrali VII e X, ciascuno nella propria competenza, distribuiranno le Istruzioni suddette alle dipendenti divisioni di Milano, le quali disporranno che a tutti gli agenti interessati ne venga consegnata una copia, ritirandone ricevuta, e si accerteranno che gli agenti stessi ne abbiano presa esatta conoscenza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 258.

(Servizio VIII)

Trasporti di pellicole per cinematografi.

In ordine alle disposizioni comprese nell'ultima edizione della Tariffa per i trasporti di « celluloide » (allegato 9, categoria 10ª), le spedizioni di « pellicole per cinematografi » devono

essere effettuate colle medesime norme ed alle stesse condizioni stabilite per le spedizioni della « celluloide ».

Conseguentemente, i trasporti di pellicole per cinematografi possono essere accettati per l'inoltro a P. V., nonchè a G. V., fino al limite di peso di Kg. 50 per spedizione, restando assolutamente esclusa l'accettazione dei trasporti stessi come bagaglio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 255.

(Servizio VIII)

I Congresso dei Pensionati Civili e Militari dello Stato, in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, nei seguenti termini di tempo:

Andata: dal 15 al 22 novembre 1908.
Ritorno: dal 20 al 30 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 256.

(Servizio VIII)

Congresso nazionale dei rappresentanti di commercio in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato, devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 18 al 24 novembre 1908.
Ritorno: dal 23 novembre al 1° dicembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 257.

(Servizio VIII)

Congresso della Federazione Regionale Sarda dei Segretari Comunali italiani in Sassari.

Pei viaggi in destinazione di Civitavecchia e viceversa dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 15 al 20 novembre 1908.
Ritorno: dal 18 al 25 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 47.

21 NOVEMBRE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ✻ ✻

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, novembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-73

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Ordine di Servizio N. 339.

(SERVIZIO I)

Costituzione della Sezione distaccata di Movimento e Traffico di Bari.
(Vedi Ordini Generali 12 e 14-1908).

Con riferimento alle disposizioni transitorie dell'Ordine Generale 12-1908, si avverte che col 16 dicembre 1908 sarà costituita la Sezione distaccata di Movimento e Traffico di Bari e dalla stessa data funzionerà a norma dell'Ordine Generale stesso.

Conseguentemente, col 16 dicembre 1908 cesserà la disposizione provvisoria, di cui il 5° capoverso dell'Ordine Generale 14, e le tre Sezioni distaccate della Divisione Movimento e Traffico di Napoli avranno giurisdizione sulle linee a ciascuna di esse assegnate dall'Ordine Generale 12 succitato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 340.

(SERVIZIO I)

Istruzioni per l'uso dei petardi da segnalamento.

In fascicolo separato, sono state pubblicate le Istruzioni per l'uso dei petardi da segnalamento, da distribuirsi, oltre che al personale di dirigenza, anche a *tutto il personale che deve essere fornito in servizio di petardi*, elencato nel primo articolo delle Istruzioni stesse.

Con successive disposizioni di servizio, verranno indicati i Magazzini, che saranno incaricati della distribuzione dei petardi, nonchè i depositi di petardi per il servizio della manutenzione e le corrispondenti circoscrizioni di entrambi.

Fino a quando dette disposizioni non saranno emanate, le richieste dei petardi, continueranno ad essere rivolte ai magazzini, ed ai depositi della manutenzione, come in passato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 341.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Germanico.
(Vedi Ordine di Servizio n. 319-1908).

A datare dal 1° dicembre 1908 la stazione di *S. Romano Montopoli* viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 2, P. V. (semi oleosi, da prato, ecc.) del servizio diretto italo-germanico, coll'applicazione dei seguenti prezzi per quintale.

S. Romano Montopoli	Pino	1,85
	Peri	1,58

Il nome di questa stazione coi relativi prezzi sarà da aggiungersi a suo posto a pag. 233 della tariffa diretta italo-germanica.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 342.

(SERVIZIO VIII)

Servizio cumulativo coll'Impresa per la Navigazione sul Lago Maggiore

In seguito alla stipulazione di una nuova convenzione colla Impresa per la Navigazione sul Lago Maggiore per il servizio cumulativo dei trasporti, si riassumono nel presente tutte le norme e disposizioni da osservarsi per detto servizio.

Disposizioni generali.

1. ESTENSIONE DEL SERVIZIO CUMULATIVO. — Salvo le limitazioni di cui al punto 8 pei trasporti di *viaggiatori*, al punto 13 pei trasporti di *bagagli* e al punto 18 pei trasporti di *cani*, tutti gli scali del Lago Maggiore, esclusi quelli di cui al suc-

cessivo punto 2, sono ammessi al servizio cumulativo pei trasporti di merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed ordinaria, di bestiame, di veicoli, di numerario, di carte valori e di oggetti preziosi con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, della Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero e la Camposampiero-Montebelluna), delle ferrovie Alessandria-Ovada, Valle Seriana, Santhià-Biella, Bari-Locorotondo, Rezzato-Vobarno-Caffaro, Sondrio-Tirano, Roma-Albano-Nettuno, Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio e delle linee Brescia-Iseo e Cerignola stazione-Cerignola città, in quanto gli uni e le altre siano abilitati ai trasporti suddetti.

2. Scali del Lago Maggiore e relazioni esclusi dal servizio cumulativo. — Sono esclusi dal servizio cumulativo col Lago Maggiore i trasporti da e per le località seguenti del Lago servite anche dalla ferrovia: Arona, Baveno, Belgirate (pei trasporti di peso non superiore a Kg. 50 ciascuno), Laveno, Lesa, Luino, Meina, Porto Valtravaglia e Stresa.

E' pureescluso il servizio cumulativo in transito sul Lago per i trasporti fra stazioni esclusive ferroviarie.

3. Trasporti esclusi dal servizio cumulativo. — Sono esclusi dal servizio cumulativo:

a) i feretri e le ceneri mortuarie ;

b) i veicoli di straordinario peso e volume, come i furgoni con o senza carico, i vagoni da ferrovia e da tranvia, le locomotive, gli automobili di straordinario peso e volume e simili ;

c) gli oggetti indivisibili del peso superiore a Kg. 800 od eccedenti la lunghezza di metri 6,50, in transito di Laveno e Luino, e quelli del peso superiore a Kg. 10000 od eccedenti la lunghezza di metri 12 in transito di Arona ;

d) i rottami in genere alla rinfusa (ferro, ghisa, vetro e simili) ;

e) le merci ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle tariffe ferroviarie ;

f) il bestiame minuto vivo, cioè: vitelli, maiali e capretti, in ceste.

Sono esclusi dal servizio cumulativo a G. V., ma ammessi a quello della P. V. :

g) gli oggetti indivisibili eccedenti il peso di Kg. 1000 (ferma l'esclusione di cui al precedente comma *e*) pei transiti di Laveno e Luino) o le dimensioni di metri 4 × 2 × 2;

h) le merci sciolte, ossia alla rinfusa, tassativamente nominate al richiamo 4 dell'art. 31 della Tariffa del Lago Maggiore;

i) le merci pericolose e nocive delle prime dieci categorie dell'allegato 9 alle vigenti tariffe ferroviarie.

Non sono pure ammessi al servizio cumulativo a G. V. od a P. V. quegli altri trasporti la cui esclusione risultasse altresì dalle tariffe delle singole Amministrazioni.

4. Accettazione dei trasporti. — I trasporti ammessi a servizio cumulativo saranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alle stazioni comuni.

5. Tariffe. — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sui percorsi delle rispettive Amministrazioni partecipanti al servizio stesso come dal precedente punto 1, sono le seguenti:

a) per la Rete dello Stato, le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni (edizione maggio 1908) in vigore sulla detta Rete;

b) per il Lago Maggiore le tariffe e norme risultanti dal fascicolo « Tariffe e condizioni dei trasporti bagagli e merci a grande e piccola velocità sul Lago Maggiore » (edizione 1° luglio 1901) e relative modificazioni;

c) per le linee della Società Veneta, e per le Ferrovie Sondrio - Tirano, Roma - Albano-Nettuno, Roma - Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio le tariffe generali e speciali e relative condizioni in vigore sulla Rete dello Stato, senza le sopratasse per gli Istituti di Previdenza (3 % per i viaggiatori e bagagli e per la grande velocità ed 1 % per la P. V. ordinaria ed accelerata);

d) per la Ferrovia Alessandria-Ovada le tariffe generali e speciali in vigore sulla Rete dello Stato. con le sopratasse per gli Istituti di Previdenza indicate al comma *c*);

e) per la Ferrovia della Valle Seriana le proprie tariffe e relative condizioni allegate all'Ordine di Servizio N. 83-1892

(ex R. A.), ed indicate a pagine 31 e 32 del fascicolo « Norme e condizioni pei trasporti in servizio cumulativo e di corrispondenza » della ex Rete Mediterranea (Istruzione N. 80-1893) e successive modificazioni;

f) per la ferrovia Santhià-Biella, le tariffe generali per le merci e per i veicoli a G. V. ed a P. V., per i feretri a grande velocità e pel bestiame a P. V. A. e le tariffe speciali a P. V. A. per le merci e pel bestiame, e relative condizioni vigenti sulle Ferrovie dello Stato, senza le sopratasse per gli Istituti di Previdenza indicate al comma *c*), nonchè le proprie tariffe speciali a P. V. per determinate merci, contenute nel fascicolo diramato coll'Ordine di Servizio N. 131-1903 (ex R. A.) e con la Istruzione N. 55-1903 (ex R. M.);

g) per la Ferrovia Bari-Locorotondo le tariffe e norme risultanti dal fascicolo « Estratto delle tariffe e condizioni pei trasporti sulla ferrovia Bari-Locorotondo, valevole pel servizio cumulativo » edizione 30 luglio 1900, e relativa appendice (edizione 1° gennaio 1905);

h) per la Ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro le tariffe di cui al fascicolo « Estratto della tariffa pel trasporto delle merci, numerario, feretri, veicoli e bestiame », diramato con l'Ordine di Servizio N. 88-1897 (ex Rete Adriatica) e con l'Istruzione N. 77-1897 (ex Rete Mediterranea) e la tariffa annessa all'Ordine di servizio N. 73-1904 (ex Rete Adriatica) e all'Istruzione N. 43-1904 (ex Rete Mediterranea);

i) per la linea Brescia-Iseo le tariffe attualmente in vigore sulle Ferrovie dello Stato, secondo le norme stabilite dall' Ordine Generale N. 22-1907, ossia cumulando il percorso della Rete dello Stato con quello della linea Brescia-Iseo;

l) per la linea Cerignola stazione-Cerignola città i prezzi fissati dall' Ordine di Servizio N. 112-1891 (ex R. A.) e dall' Ordine Generale di Servizio N. 48-1891 (ex R. M.) e successive modificazioni.

6. Servizio negli scali lacuali e distanze chilometriche. — I servizi ai quali sono abilitati gli scali del Lago Maggiore e le distanze dai medesimi ai transiti di Arona, Laveno e Luino risultano dal prospetto allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

7. Concessioni speciali. — Il servizio cumulativo è anche

ammesso per i trasporti di messaggerie e merci, da eseguirsi sulle Ferrovie dello Stato, sotto il regime della concessione speciale *A* per conto della Casa di Sua Maestà e delle Case dei Reali Principi.

Il detto servizio non è però ammesso per tutte le altre concessioni speciali riguardanti il pubblico od attinênti ai trasporti di persone e cose appartenenti al Governo, vigenti sulle Ferrovie dello Stato, e perciò il carteggio e la tassazione dei relativi trasporti saranno limitati ai punti di transito.

Pei trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari vedansi il relativo Regolamento e successive modificazioni.

Trasporti di viaggiatori.

8. Stazioni ammesse al servizio cumulativo. — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti tanto di corsa semplice quanto di andata e ritorno risultano dal prospetto allegato *B*, indicante le corrispondenze rispettivamente assegnate ad ogni singola stazione, il rispettivo transito (Arona o Laveno), ed i prezzi dei relativi biglietti.

Al riguardo si nota che le località di Meina, Lesa, Belgirate, Stresa e Baveno sono servite tanto da stazione ferroviaria quanto da scalo lacuale, epperò è necessario che le stazioni di partenza ricevendo richiesta di biglietti per una di dette località facciano precisare dal viaggiatore se intende valersi della via mista ferroviaria-lacuale, transito Arona, ovvero della via interamente ferroviaria.

9. Caratteristiche dei biglietti. — I biglietti cumulativi tanto in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato quanto quelli in distribuzione negli scali lacuali o sui piroscafi, hanno eguale formato e gli stessi colori di quelli in vigore per il servizio interno.

Siccome sui piroscafi della Navigazione vi sono due sole classi 1ª e 2ª, così sono istituite tre specie di biglietti rispettivamente valevoli:

per la 1ª classe sulle Ferrovie dello Stato e 1ª classe sui piroscafi
» 2ª » » » 1ª » »
» 3ª » » » 2ª » »

Inoltre ogni specie ha due serie, una da valere per il trasporto sulle ferrovie con treni omnibus, l'altra con treni diretti fatta eccezione per le linee Milano-Arona e Milano-Laveno sulle quali esiste una sola serie valevole per i treni locali.

I biglietti via Laveno, eccettuati alcuni A. R. festivi, comprendono anche il percorso fra l'imbarcadero e la stazione ferroviaria di Laveno, da effettuarsi mediante speciale servizio di omnibus.

Pel trasporto dei ragazzi fra i tre ed i sette anni le stazioni ammesse al servizio cumulativo per adulti distribuiranno biglietti facoltativi, col pagamento della metà del prezzo della corsa semplice, lasciando integrale la quota dell'omnibus, via Laveno. È fatta però eccezione per i trasporti da e per le stazioni delle linee Milano–Arona e Milano-Laveno, nei quali cas i ragazzi sono esclusi dal servizio cumulativo.

Nel rilascio dei biglietti facoltativi le stazioni di partenza dovranno indicare in modo chiaro il transito Arona o Laveno, adottando per il primo la indicazione « via Arona Lago ».

10. Tassa di bollo — In aggiunta ai prezzi indicati nel prospetto di cui sopra, deve essere riscossa la tassa di bollo di cent. 5.

11. Validità dei biglietti. — I biglietti distribuiti dagli scali lacuali, o sul piroscafo, saranno validi per il viaggio dal punto di transito a destinazione con qualunque treno della giornata per la quale furono distribuiti, restando naturalmente inteso che i biglietti della serie omnibus non saranno valevoli per i treni diretti. I biglietti distribuiti dalle stazioni ferroviarie saranno valevoli per qualunque corsa di piroscafi, nella giornata d'arrivo al transito.

12. Penalità ed introiti suppletori. — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc. vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il proprio percorso.

Trasporti di bagagli e cani.

13. Stazioni ammesse al servizio cumulativo dei bagagli. — Tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, e quelle lacuali non servite da stazione ferroviaria, abilitate al servizio bagagli

(veggasi allegato *C*) sono ammesse al servizio cumulativo dei bagagli, via Arona Lago o Laveno.

Eccezionalmente è pure ammesso il servizio cumulativo bagagli via Arona Lago o via Laveno per le corrispondenze contemplate nell'allegato *B*, quand'anche la località lacuale sia servita pure da stazione ferroviaria, ogni qualvolta i viaggiatori siano muniti di biglietti valevoli per le corrispondenze medesime.

È escluso, come è già detto al punto 2, il servizio cumulativo in transito sul Lago per i trasporti fra stazioni esclusive ferroviarie.

14. Registrazione — La registrazione dei trasporti bagagli dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato si fa come quella in servizio interno, cioè con la compilazione di un solo foglio di via che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria. Tanto sul foglio di via quanto sullo scontrino che si consegna al viaggiatore dovrà essere indicata la via da seguire. Altrettanto fa la Navigazione per i bagagli in partenza dai propri scali.

15. Tassazione dei trasporti. — Le tasse pel trasporto dei bagagli sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione in base alla relativa tariffa per il percorso sulle linee dello Stato, ed ai prezzi indicati nell'allegato *C* per il percorso lacuale, arrotondando la tassa di ogni Amministrazione di cinque in cinque centesimi.

Le tasse minime si riscuotono per intero sul percorso delle linee dello Stato e su quello lacuale e nella misura indicata nelle rispettive tariffe.

16. Bollo. — In aggiunta ai prezzi dei bagagli è da riscuotersi la tassa di bollo di cent. 5 per trasporto.

17. Bagagli a mano. — I bagagli a mano, nei limiti di peso e di dimensioni stabiliti per l'ammissione nelle vetture ferroviarie, saranno trasportati gratuitamente pure sui piroscafi e negli omnibus, sempre che non arrechino incomodo o danno ai viaggiatori.

18. Cani. — Il trasporto dei cani non ha luogo in servizio cumulativo.

Vi sono però ammessi colle modalità ed alle condizioni stabilite per i trasporti a G. V. i cani non accompagnati dal

viaggiatore, purchè siano riposti in gabbie o ceste reticolate. Per tali trasporti sono da riscuotersi i prezzi stabiliti dalle tariffe di ogni singola Amministrazione.

Trasporti a grande, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria.

19. Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo. — Il servizio cumulativo è ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande quanto a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata, nonchè per tutte le spedizioni di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a grande velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui sopra, tutte le stazioni delle Amministrazioni accennate nel punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

Avvertesi però che i trasporti a piccola velocità accelerata sono ammessi soltanto per la percorrenza ferroviaria, mentre pel percorso lacuale dovranno essere effettuati a grande od a piccola velocità ordinaria.

20. Documenti di trasporto. — Le note di spedizione o lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le amministrazioni interessate.

La Società di Navigazione dovrà usare lettere di porto e note di spedizione di modulo conforme a quello della Rete di Stato, colla indicazione a stampa: « Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore ».

Le note di spedizione o lettere di porto dovranno viaggiare colla merce fino alla stazione di transito, la quale ne tratterrà un esemplare per il controllo dell'Amministrazione mittente ed inoltrerà l'altro o gli altri in iscorta alle merci.

Sopra tali documenti dovrà essere sempre indicato il punto di transito fra la Ferrovia e la Navigazione.

Sui documenti stessi dovrà pure essere esposta dall'Impresa di Navigazione, per le spedizioni a carro completo provenienti dal lago, la domanda dei vagoni necessari al trasporto, in relazione al peso ed al volume delle merci.

Per le spedizioni poi di numerario ed oggetti preziosi si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore.

Per le spedizioni di merci e di bestiame a P. V. accelerata, in partenza dalle linee ferroviarie, il mittente dovrà indicare sulle lettere di porto (che saranno del modello prescritto dalle Ferrovie dello Stato per la P. V. A.) se il trasporto sul percorso lacuale deve essere eseguito a G. V. o P. V. In mancanza di tale indicazione il trasporto sul lago si farà a G. V.

21. Tassazione ed istradamento dei trasporti. — I trasporti in servizio cumulativo col Lago Maggiore dovranno essere istradati e tassati per quello dei transiti di Arona, Laveno o Luino, che risulterà indicato dal mittente sui documenti di trasporto. In mancanza di tale indicazione, i trasporti saranno istradati e tassati per il transito di Arona, eccezione fatta per quelli da e per il transito di Pino, che si istraderanno e tasseranno per Luino.

Pei trasporti in servizio cumulativo fra gli scali del Lago Maggiore e le stazioni di altre Amministrazioni e linee oltre la Rete dello Stato ammesse al servizio cumulativo, si osserveranno le norme di tassazione e d'istradamento stabilite fra la Rete dello Stato e le predette Amministrazioni e linee.

22. Diritto fisso. — Premesso che rispetto all'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore, si applicheranno a tutti i trasporti i diritti fissi e di trasbordo di cui agli art. 47 e 48 della propria tariffa e premesso pure che per le operazioni di carico o scarico ai transiti di Arona, Laveno e Luino sarà riscossa a favore delle Ferrovie dello Stato la normale quota di diritto fisso, al riguardo saranno da osservarsi le norme che appresso:

a) Servizio cumulativo fra il Lago Maggiore e la Rete dello Stato - si applica l'intero diritto fisso per la Rete dello Stato;

b) Servizio cumulativo fra il Lago Maggiore, la Rete dello Stato, la Società Veneta, l'Alessandria-Ovada, la Valle Seriana, la Santhià-Biella, la Bari-Locorotondo, la Rezzato-Vobarno-Caffaro, la Sondrio-Tirano, la Roma-Albano-Nettuno, la Roma-Ronciglione-Viterbo e la Varese-Porto Ceresio — si applica il diritto fisso nella misura della metà per la Rete dello Stato e nella misura della metà rispettivamente per ciascuna delle ferrovie secondarie sopra indicate;

c) Servizio cumulativo fra il Lago Maggiore, la Rete dello Stato e la linea Brescia-Iseo — si applica il diritto fisso nella misura della metà tanto per la Rete dello Stato, quanto per la linea Brescia-Iseo;

d) Servizio cumulativo fra il Lago Maggiore, la Rete dello Stato e la linea Cerignola stazione-Cerignola città — poichè nei prezzi afferenti al percorso fra Cerignola stazione e Cerignola città sono comprese anche le tasse di carico e scarico, i trasporti previsti in questo comma si considerano come in servizio cumulativo colla stazione di Cerignola per quanto riguarda l'applicazione del diritto fisso. Esso si riscuote quindi nella misura stabilita dall'Ordine di Servizio N. 119-1895 (ex R.A.) e dall'Istruzione N. 83-1895 (ex R. M.)

Però pèr le merci a P. V. ordinaria a carro completo, non vincolate a dogana, sarà da dedursi dalla quota spettante alla Rete dello Stato: rispetto ad Arona, L. 0.515 per ogni tonnellata di merce, a qualunque classe della tariffa sia ascritta; rispetto a Laveno e Luino, L. 0.515 per ogni tonnellata di merce ascritta alle ultime tre classi della tariffa.

23. Tasse minime e prezzi minimi — Le tasse minime per spedizione si applicano:

a) *per intero*, per la Rete dello Stato e per il percorso complessivo sulla Rete dello Stato e sulla linea Brescia-Iseo, come pure *per intero* pel percorso sul Lago Maggiore, sulle ferrovie Valle Seriana, Bari-Locorotondo, Rezzato-Vobarno-Caffaro e sulla linea Cerignola stazione-Cerignola città;

b) *per metà*, per il percorso sulle linee della Società Veneta e sulle Ferrovie Alessandria-Ovada, Sondrio-Tirano, Santhià-Biella, Roma-Ronciglione-Viterbo e Varese-Porto Ceresio.

Relativamente poi alla Società Veneta si avverte che il prezzo minimo da applicarsi per le spedizioni tassabili con le tariffe speciali a grande velocità N. 2, 3, ecc, è di L. 0 40.

24. Uso della gru. — Si avverte che mentre per quanto riguarda le stazioni lacuali valgono le norme e il prezzo di cui all'art. 78 della tariffa del Lago Maggiore, per quanto riguarda la stazione ferroviaria di Arona valgono le norme di cui all'Allegato 8 alle Tariffe.

25. Tassa di bollo. — In aggiunta alle tasse di porto ed accessorie sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa di bollo.

26. Spese anticipate, assegni, riserve, ecc. — Per ciò che riguarda le spese anticipate, gli assegni, le riserve in caso di mancanze od avarie, gli accertamenti di anormalità o di abusi, i documenti e le formalità doganali, la modificazione al contratto di trasporto, le prescrizioni sanitarie, le giacenze, la piombatura dei carri, ecc., valgono, anche pel servizio cumulativo col Lago Maggiore, le norme vigenti sulla Rete dello Stato, in quanto non sia stabilito diversamente da quelle contenute nella tariffa del Lago stesso.

27. Trasporti a domicilio. — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

Il Lago Maggiore non ha per ora il servizio di presa e consegna a domicilio in alcuna delle località servite dalle proprie stazioni

28. Pagamento delle tasse di trasporto ed altre accessorie. — Tutte le spedizioni il cui valore non rappresenti le tasse di porto fino a destinazione, come pure le spedizioni di merci deperibili, non dovranno eseguirsi, in servizio cumulativo, che in porto affrancato.

Non si accetteranno spedizioni in servizio cumulativo colla tassa in parte affrancata e in parte assegnata.

La stazione di partenza sarà sempre responsabile di tutte le tasse per le spedizioni in porto affrancato e quella d'arrivo delle tasse assegnate, comprese, se del caso, *le tasse di presa e consegna a domicilio, di magazzinaggio a partenza, di provvigioni sulle spese anticipate, di pesatura e per l'uso della gru, ecc.*, quando dalle indicazioni esposte dalla stazione mittente sui documenti di trasporto risultino essere dovute.

In caso di dubbio la stazione destinataria richiede'a quella mittente gli schiarimenti necessari per poter provvedere di conformità.

Qualora però qualcuna delle accennate tasse non fosse stata riscossa in arrivo per mancanza assoluta di indicazioni da parte della stazione mittente, questa ne sarà responsabile,

quando non sia stato possibile conseguirne l'incasso a mezzo della stazione destinataria.

Quando per altro risulti che la stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore od alla omissione di quella mittente, ne sarà tenuta responsabile nella misura da determinarsi, a seconda della circostanza di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni nel peso o nella qualità delle merci e nella classe del bestiame, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni in affrancato.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche per i trasporti in affrancato, le tasse per il maggior percorso previste dalle tariffe per i casi di interruzioni di linee.

29. TRASPORTI DA E PER AMMINISTRAZIONI NON AMMESSE AL SERVIZIO CUMULATIVO. — I trasporti in partenza dal Lago Maggiore destinati ad altre Amministrazioni italiane non in servizio cumulativo con lo stesso, o viceversa, saranno appoggiati, per il ricarteggio, alle stazioni di Arona, Laveno o Luino, oppure a quelle a contatto con l'Amministrazione destinataria, da dove se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra la Rete dello Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

Rispetto ai trasporti da o per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla convenzione di Berna si estende soltanto al percorso fra le stazioni di Arona, Laveno e Luino e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta intestata all'una o all'altra di dette stazioni comuni, se ne effettuerà quivi la rispedizione d'ufficio in servizio interno della Impresa di Navigazione e ciò anche se il trasporto ha luogo, per il percorso compreso nella Convenzione di Berna, in base alle tariffe interne, estere ed italiane;

b) se il trasporto proviene, invece, dal Lago Maggiore, ed il mittente intende eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna per il percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno all'una o all'altra delle stazioni di Arona, Laveno o Luino, che ne effettuerà la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura, in base sia alle tariffe interne italiane ed estere, sia a

quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla stessa lettera di vettura, che, insieme alle dichiarazioni doganali, dovrà essere presentata dall'Impresa di Navigazione;

c) i trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli per i quali il mittente rinuncia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con l'Impresa di Navigazione, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero e per il Lago;

d) pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, anzichè alle stazioni comuni anzidette o al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via, ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, si osserveranno le disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e sulla tassa di transito dovuti in conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle tariffe.

30. Note d'affrancazione e rivalse. — Le stazioni di confine e quelle di Arona, Laveno e Luino incaricate delle spedizioni in servizio internazionale, si regoleranno, per il ricarteggio delle note di affrancazione emesse dalle stazioni del Lago Maggiore, a seconda delle istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo, in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note di affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

31. Deviazione dei trasporti. — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta, o che, sebbene carteggiati regolarmente, pervenissero in disguido ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire collo stesso documento per la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limi-

terà a riscuotere le tasse dovute, senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la rispedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di circolazione, ecc. La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizioni in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, verranno liquidate in separata sede e saranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

32. Trasporti in servizio. — La corrispondenza che gli Uffici di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo, gli annessi documenti ed il numerario saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle Amministrazioni secondarie.

In seguito al presente Ordine di Servizio restano abrogate tutte le pubblicazioni delle ex Reti Adriatica e Mediterranea riguardanti il servizio cumulativo con la Impresa di Naviga-

zione sul Lago Maggiore, eccezione fatta di quelle che si riferiscono a modificazioni delle « Tariffe e condizioni » dell'Impresa stessa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 343.

(SERVIZIO VI)

Circoscrizione dei Magazzini Stampe.

La circoscrizione dei Magazzini Stampe a datare dal 1° Marzo 1909 viene stabilita in conformità dell'unita tabella.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore

Sede in Milano

Il servizio cumulativo oltrechè alla Rete dello Stato è esteso anche alle seguenti Amministrazioni e linee: Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino–Schio–Arsiero e la Camposampiero–Montebelluna), Alessandria–Ovada, Valle Seriana, Santhià–Biella, Bari–Locorotondo, Rezzato–Vobarno–Caffaro, Sondrio–Tirano, Roma–Albano–Nettuno, Roma–Ronciglione–Viterbo, Varese–Porto Ceresio, linea Brescia–Iseo e linea Cerignola stazione–Cerignola città.

SCALI	Servizi cui sono abilitati					Distanze chilometriche dai transiti di		
	Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità	Veicoli e Bestiame	Trasporti a domicilio	Arona	Laveno	Luino
Angera	G	—	P	VB	—	2	36	50
Ascona	G	—	P	VB	—	70	40	23
Belgirate (1)	G	—	P	VB	—	11	26	41
Brissago	G	—	P	VB	—	63	33	18
Cannero	G	—	P	VB	—	46	20	5
Cannobio	G	—	P	VB	—	56	26	11
Ghiffa	G	—	P	VB	—	36	10	15
Intra	G	—	P	VB	—	31	5	20
Isola Bella	G	—	P	VB	—	20	16	31
Isola Superiore	G	—	P (2)	—	—	20	16	31
Locarno	G	—	P	VB	—	75	44	29
Magadino	G	—	P	VB	—	75	44	29
Oggebbio	G	—	P	VB	—	41	15	10
Pallanza	G	—	P	VB	—	27	9	24
Ranzo	G	—	P	VB	—	70	40	23
Suna	G	—	P	VB	—	27	11	26

(1) Ammesso al servizio cumulativo soltanto pei trasporti di peso superiore a Kg. 50 ciascuno.
(2) Per le merci in partite non inferiori al peso di Kg. 2500.

Trasporti esclusi dal servizio cumulativo.

Sono esclusi dal servizio cumulativo:

a) i feretri e le ceneri mortuarie;

b) i veicoli di straordinario peso e volume, come i furgoni con o senza carico, i vagoni da ferrovia o da tranvia, le locomotive, gli automobili di straordinario peso e volume e simili;

c) gli oggetti indivisibili del peso superiore a Kg. 800 od eccedenti la lunghezza di metri 6.50, in transito di Laveno e Luino, e quelli del peso superiore a Kg. 10.000 od eccedenti la lunghezza di metri 12 in transito di Arona;

d) i rottami in genere alla rinfusa (ferro, ghisa, vetro, e simili);

e) le merci ascritte alle categorie 11ª, 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 alle tariffe ferroviarie;

f) il bestiame minuto vivo, cioè: vitelli, maiali e capretti, in ceste.

Sono esclusi dal servizio cumulativo a G. V., ma ammessi a quello della P. V.:

g) gli oggetti indivisibili eccedenti il peso di Kg. 1000 (ferma l'esclusione di cui al precedente comma *c*) pei transiti di Laveno e Luino) o le dimensioni di metri $4 \times 2 \times 2$;

h) le merci sciolte, ossia alla rinfusa, tassativamente nominate al richiamo 4 dell'articolo 31 della Tariffa del Lago Maggiore;

i) le merci pericolose e nocive delle prime dieci categorie dell'allegato 9 alle vigenti tariffe ferroviarie.

Non sono pure ammessi al servizio cumulativo G. V. od a P. V. quegli altri trasporti la cui esclusione risultasse altresì dalle tariffe delle singole Amministrazioni.

Allegato B all'Ordine di servizio N. 342 - 1908.

Elenco dei biglietti e relativi prezzi, in distribuzione fra le stazioni delle ferrovie dello Stato ed il Lago Maggiore.

Corrispondenze da	Corrispondenze a	Via	Ripartizione	Corsa semplice Diretto 1ª	2ª	3ª	Corsa semplice Omnibus 1ª	2ª	3ª	Andata e ritorno 1ª	2ª	3ª
Torino P. N.	Meina	Santhià-Borgomanero o Novara-Arona	Ferr.	15.85	11.10	7.20	14.40	10.10	6.50	22.70	15.90	10.25
			Lago	0.60	0.60	0.40	0.60	0.60	0.40	1.00	1.00	0.65
			Totale	16.45	11.70	7.60	15.00	10.70	6.90	23.70	16.90	10.90
Idem	Lesa	Idem	Ferr.	15.85	11.10	7.20	14.40	10.10	6.50	22.70	15.90	10.25
			Lago	0.75	0.75	0.55	0.75	0.75	0.55	1.25	1.25	0.85
			Totale	16.60	11.85	7.75	15.15	10.85	7.05	23.95	17.15	11.10
Idem	Belgirate	Idem	Ferr.	15.85	11.10	7.20	14.40	10.10	6.50	..	..	..
			Lago	1.20	1.20	0.75	1.20	1.20	0.75	..	..	..
			Totale	17.05	12.30	7.95	15.60	11.30	7.25	..	..	..
Idem	Stresa	Idem	Ferr.	15.85	11.10	7.20	14.40	10.10	6.50	..	..	..
(e viceversa)			Lago	1.75	1.75	1.10	1.75	1.75	1.10	..	..	..
			Totale	17.60	12.85	8.30	16.15	11.85	7.60	..	..	..
Idem	Isola Bella	Idem	Ferr.	15.85	11.10	7.20	14.40	10.10	6.50	22.70	15.90	10.25
			Lago	1.90	1.90	1.15	1.90	1.90	1.15	3.05	3.05	1.85
			Totale	17.75	13.00	8.35	16.30	12.00	7.65	25.75	18.95	12.10
Idem	Baveno	Idem	Ferr.	15.85	11.10	7.20	14.40	10.10	6.50	..	..	..
(e viceversa)			Lago	2.15	2.15	1.30	2.15	2.15	1.30	..	..	..
			Totale	18.00	13.25	8.50	16.55	12.25	7.80	..	..	..

CORRISPONDENZE da	a	VIA	Ripartizione	CORSA SEMPLICE Diretto 1ª	2ª	3ª	Omnibus 1ª	2ª	3ª	ANDATA e RITORNO 1ª	2ª	3ª
Torino P. N. (e viceversa)	Pallanza	Santhià-Borgomanero o Novara-Arona	Ferr.	15.85	11.10	7.20	14.40	10.10	6.50	22.70	15.90	10.25
			Lago	2.50	2.50	1.50	2.50	2.50	1.50	4,00	4.00	2.40
			Totale	18.35	13.60	8.70	16.90	12.60	8 00	26.70	19.90	12.65
Idem (e viceversa)	Intra	Idem	Ferr.	15.85	11.10	7.20	14.40	10.10	6.50			
			Lago	2.80	2.80	1.65	2.80	2.80	1.65			
			Totale	18.65	13.90	8.85	17.20	12.90	8 15			
Torino P. S. (e viceversa)	Intra	Idem	Ferr.	15.20	10.65	6.95	13.85	9.70	6.25			
			Lago	2.80	2.80	1.65	2.80	2.80	1.65			
			Totale	18.00	13.45	8.60	16.65	12.50	7.90			
Novara	Meina	Arona	Ferr.	4 75	3.35	2.15	4.30	3.05	1.95	6.75	4.75	3.05
			Lago	0.60	0.60	0.40	0.60	0.60	0.40	1.00	1.00	0.65
			Totale	5.35	3.95	2.55	4.90	3.65	2.35	7.75	5.75	3.70
Idem	Lesa	Idem	Ferr.	4.75	3.35	2.15	4.30	3.05	1.95	6.75	4.75	3.05
			Lago	0.75	0.75	0.55	0.75	0.75	0.55	1.25	1 25	0.85
			Totale	5.50	4 10	2.70	5.05	3 80	2.50	8.00	6 00	3.90
Idem	Belgirate	Idem	Ferr.	4.75	3.35	2.15	4.30	3.05	1.95			
			Lago	1.20	1.20	0.75	1.20	1.20	0.75			
			Totale	5.95	4.55	2.90	5.50	4.25	2.70			
Idem (e viceversa)	Stresa	Idem	Ferr.	4.75	3.35	2.15	4.30	3.05	1.95			
			Lago	1.75	1.75	1.10	1.75	1.75	1.10			
			Totale	6.50	5.10	3.25	6 05	4 80	3.05			

CORRISPONDENZE da	CORRISPONDENZE a	VIA	Ripartizione	CORSA SEMPLICE Diretto 1ª	2ª	3ª	CORSA SEMPLICE Omnibus 1ª	2ª	3ª	ANDATA e RITORNO 1ª	2ª	3ª
Novara	Isola Bella	Arona	Ferr.	4.75	3.35	2.15	4.30	3.05	1.95	6.75	4.75	3.05
			Lago	1.90	1.90	1.15	1.90	1.90	1.15	3.05	3.05	1.85
			Totale	6.65	5.25	3.30	6.20	4.95	3.10	9.80	7.80	4.90
Idem (e viceversa)	Baveno	Idem	Ferr.	4.75	3.35	2.15	4.30	3.05	1.95			
			Lago	2.15	2.15	1.30	2.15	2.15	1.30			
			Totale	6.90	5.50	3.45	6.45	5.20	3.25			
Idem (e viceversa)	Pallanza	Idem	Ferr.	4.75	3.35	2.15	4.30	3.05	1.95	6.75	4.75	3.05
			Lago	2.50	2.50	1.50	2.50	2.50	1.50	4.00	4.00	2.40
			Totale	7.25	5.85	3.65	6.80	5.55	3.45	10.75	8.75	5.45
Idem (e viceversa)	Intra	Idem	Ferr.	4.75	3.35	2.15	4.30	3.05	1.95	6.75	4.75	3.05
			Lago	2.80	2.80	1.65	2.80	2.80	1.65	4.50	4.50	2.65
			Totale	7.55	6.15	3.80	7.10	5.85	3.60	11.25	9.25	5.70
Idem (e viceversa)	Idem	Laveno	Ferr.	6.90	4.85	3.15	6.30	4.40	2.85	9.75	6.85	4.40
			Lago	0.60	0.60	0.40	0.60	0.60	0.40	1.00	1,00	0.65
			Omns.	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.60	0.60	0.60
			Totale	7.80	5.75	3.85	7.20	5.30	3.55	11.35	8.45	5.65
Torino P. N. (e viceversa)	Idem	Idem	Ferr.	19.55	13.70	8.90	17.90	12.55	8.05	28.15	19.70	12.75
			Lago	0.60	0.60	0.40	0.60	0.60	0.40	1.00	1.00	0.65
			Omns.	0.30	0.30	0,30	0.30	0.30	0.30	0.60	0.60	0.60
			Totale	20.45	14.60	9.60	18.80	13.45	8.75	29.75	21.30	14.00

CORRISPONDENZE da	a	VIA	Ripartizione	CORSA SEMPLICE Diretto 1ª	2ª	3ª	Omnibus 1ª	2ª	3ª	ANDATA e RITORNO 1ª	2ª	3ª
Milano C. ed Agenzia (G. V. E.)	Locarno	Arona	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	..	..	..
			Lago	6.00	..	3.40	..	..	..	..	..	..
(e viceversa)			Totale	9 90	..	5.35	..	..	..	..	..	..
Idem	Brissago	Idem	Ferr.	3 90	..	1.95	..	..	..	..	..	..
			Lago	5.50	..	3.15	..	..	..	..	..	..
			Totale	9.40	..	5.10	..	..	..	..	..	..
Idem	Cannobio	Idem	Ferr.	3 90	..	1.95	..	..	..	6 50	..	3 25
(e viceversa)			Lago	5.20	..	2.95	..	..	..	8.35	..	4.75
			Totale	9.10	..	4.90	..	..	..	14.85	..	8.00
Idem	Intra	Idem	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	6 50	..	3.25
(e viceversa)			Lago	2.80	..	1 65	..	..	..	4.50	..	2.65
			Totale	6.70	..	3.60	..	..	..	11.00	..	5.90
Idem	Pallanza	Idem	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	6.50	..	3.25
(e viceversa)			Lago	2.50	..	1.50	..	..	..	4.00	..	2.40
			Totale	6.40	..	3.45	..	..	..	10.50	..	5.65
Idem	Baveno	Idem	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	6.50	..	3.25
(e viceversa)			Lago	2.15	..	1 30	..	..	..	3 45	..	2.10
			Totale	6 05	..	3.25	..	..	..	9 95	..	5.35
Idem	Isola Bella	Idem	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	6.50	..	3 25
			Lago	1.90	..	1.15	..	..	..	3 05	..	1.85
			Totale	5.80	..	3 10	..	..	..	9.55	..	5.10

CORRISPONDENZE da	CORRISPONDENZE a	VIA	Ripartizione	CORSA SEMPLICE Diretto 1ª	2ª	3ª	CORSA SEMPLICE Omnibus 1ª	2ª	3ª	ANDATA e RITORNO 1ª	2ª	3ª
Milano C. Agenz. G. V. E.	Stresa	Arona	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	6.50	..	3.25
			Lago	1.75	..	1.10	..	..	..	2.80	..	1.80
(e viceversa)			Totale	5.65	..	3.05	..	..	..	9.30	..	5.05
Idem.	Belgirate	Idem	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	6.50	..	3.25
			Lago	1.20	..	0.75	..	..	..	1.95	..	1.20
			Totale	5.10	..	2.70	..	..	..	8.45	..	4.45
Idem.	Lesa	Idem	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	6.50	..	3.25
			Lago	0.75	..	0.55	..	..	..	1.25	..	0.85
			Totale	4.65	..	2.50	..	..	..	7.75	..	4.10
Idem.	Meina	Idem	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	6.50	..	3.25
			Lago	0,35	..	0.25	..	..	..	0.60	..	0.40
			Totale	4.25	..	2.20	..	..	..	7.10	..	3.65
Idem.	Locarno	Laveno	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	..	..	..
			Lago	4.00	..	2.30	..	..	..	..	..	..
(e viceversa)			Omns.	0.30	..	0.30	..	..	..	..	..	..
			Totale	8.20	..	4.55	..	..	..	..	..	..
Idem.	Brissago	Idem	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	..	..	..
			Lago	3.20	..	1.85	..	..	..	..	..	..
			Omns.	0.30	..	0.30	..	..	..	..	..	..
			Totale	7.40	..	4.10	.	..	..	..	..	..
Idem.	Cannobio	Idem	Ferr.	3.90	..	1.95	..	..	..	..	6.50	3.25
			Lago	2.80	..	1.65	..	.	..	..	4.50	2.65
(e viceversa)			Omns.	0.30	..	0.30	..	.	..	..	0.60	0.60
			Totale	7.00	..	3.90	..	..	..	..	11.60	6.50

CORRISPONDENZE da	a	VIA	Ripartizione	CORSA SEMPLICE Diretto 1ª	2ª	3ª	Omnibus 1ª	2ª	3ª	ANDATA e RITORNO 1ª	2ª	3ª
Milano C. Agenz. G. V.E. (e viceversa)	Intra	Laveno	Ferr.	3. 90	..	1 95	..	..	..	6. 50	..	3. 25
			Lago	0. 60	..	0 40	..	..	..	1. 00	..	0. 65
			Omns.	0. 30	..	0 30	..	..	..	0 60	..	0 60
			Totale	4. 80	..	2. 65	..	..	..	8. 10	..	4. 50
Idem (e viceversa)	Pallanza	Idem	Ferr.	3. 90	..	1. 95	..	..	..	6. 50	..	3. 25
			Lago	1. 00	..	0. 65	..	..	..	1. 60	..	1. 05
			Omns.	0,30	..	0. 30	..	..	..	0. 60	..	0. 60
			Totale	5. 20	..	2. 90	..	..	..	8. 70	..	4. 90
Idem (e viceversa)	Baveno	Idem	Ferr.	3. 90	..	1. 95	..	..	..	6. 50	..	3. 25
			Lago	1. 60	..	1. 00	..	..	..	2. 60	..	1. 60
			Omns.	0. 30	..	0. 30	..	..	..	0. 60	..	0. 60
			Totale	5. 8)	..	3. 25	..	..	..	9. 70	..	5. 45
Idem	Isola Bella	Idem	Ferr.	3. 90	..	1. 95	..	..	..	6 50	..	3. 25
			Lago	1. 90	..	1. 15	..	..	..	3. 05	..	1. 85
			Omns.	0 30	..	0. 30	..	..	..	0. 60	..	0. 60
			Totale	6. 10	..	3. 40	..	..	..	10. 15	..	5. 70
Idem (e viceversa)	Stresa	Idem	Ferr.	3. 90	..	1. 95	..	..	..	6. 50	..	3. 25
			Lago	1 90	..	1. 15	..	..	..	3. 05	..	1. 85
			Omns.	0. 30	..	0 30	..	..	..	0. 60	..	0 60
			Totale	6 10	..	3. 40	..	..	..	10. 15	..	5. 70
Idem (1)	Ad uno qualunque degli scali del Lago Maggiore da Arona a Locarno	Arona o Laveno (escluso l'omnibus) oppure andata via Arona e ritorno via Laveno o viceversa	Ferr.	..	..	..	..	..	..	6. 50	..	3. 25
			Lago	..	..	..	..	..	..	1. 50	..	1. 00
			Totale	..	..	..	..	..	..	8. 00	..	4. 25

CORRISPONDENZE		VIA	Ripartizione	CORSA SEMPLICE						ANDATA e RITORNO		
				Diretto			Omnibus					
da	a			1a	2a	3a	1a	2a	3a	1a	2a	3a
Legnano (1)	Ad uno qualunque degli scali del Lago Maggiore da Arona a Laveno	Arona o Laveno (escluso l'omnibus) oppure: andata via Arona e ritorno via Laveno o viceversa	Ferr.	..	..	..	..	..	..	4.00	..	2.00
			Lago	..	..	..	..	..	..	1.50	..	1.00
			Totale	..	..	..	..	..	..	5.50	..	3.00
Busto Arsizio (1)			Ferr.	..	..	..	..	..	..	3.50	..	1.75
			Lago	..	..	..	..	..	..	1.50	..	1.00
			Totale	..	..	..	..	..	..	5 00	..	2.75
Gallarate (1)			Ferr.	..	..	..	..	..	..	3.00	..	1.50
			Lago	..	..	..	..	..	..	1.50	..	1.00
			Totnle	..	..	..	..	..	..	4.50	..	2.50
Novara (1)			Ferr.	..	..	..	..	..	..	..	3.50	2 50
			Lago	..	..	..	..	..	..	..	1.50	1.00
			Totale	..	..	..	..	..	..	..	5.00	3.50

(1) Biglietti festivi esistenti nel solo senso verso il Lago, validi per il giorno festivo di distribuzione e per il susseguente al festivo, od ai festivi nel caso di due feste consecutive. Essi valgono tanto per la via di Arona, quanto per quella di Laveno, oppure per l'andata da una delle due vie e ritorno dall'altra; essi però non dànno diritto al trasbordo in omnibus a Laveno fra la stazione delle ferrovie dello Stato e lo scalo lacuale, nè a fermate intermedie. Il viaggio di ritorno può iniziarsi anche da uno scalo diverso da quello di sbarco.

CORRISPONDENZE		VIA	Ripartizione	CORSA SEMPLICE						ANDATA e RITORNO		
				Diretto			Omnibus					
da	a			1a	2a	3a	1a	2a	3a	1a	2a	3a

Biglietti ferroviari in distribuzione sui piroscafi.

Gestioni 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10.

da	a	VIA	Ripartizione	Diretto 1a	Diretto 2a	Diretto 3a	Omnibus 1a	Omnibus 2a	Omnibus 3a	Andata e ritorno 1a	Andata e ritorno 2a	Andata e ritorno 3a
Arona	Novara	....	..	4.75	3.35	2.15	4.30	3 05	1.95	6.75	4.75	3.05
Idem	Torino P. N.	Romagnano o Novara	..	15.85	11.10	7.20	14.40	10.10	6.50	22.70	15 90	10.25
Idem	Alessandria	....	..	13.15	9.20	6.00	11.95	8.40	5.40	18 85	13.20	8.55
Idem	Genova	.. .	..	22.05	15.45	10.00	20.80	14.55	9 35	32.75	22.90	14.80
Idem	Milano	.. .	..	..	..	..	3.90	..	1.95	6.50	..	3.25

Biglietti ferroviari in distribuzione sui piroscafi.

Gestioni 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10.

da	a	VIA	Ripartizione	Diretto 1a	Diretto 2a	Diretto 3a	Omnibus 1a	Omnibus 2a	Omnibus 3a	Andata e ritorno 1a	Andata e ritorno 2a	Andata e ritorno 3a
Laveno (1)	Novara (1)	....	..	7.20	5.15	3.45	6.60	4 70	3.15	10.35	7.45	5 00
Idem (1)	Torino (1)	....	..	19 85	14.00	9.20	18.20	12.85	8.35	28.75	20.30	13.35
Idem (1)	Alessandria (1)	....	..	15.75	11.15	7 35	14.35	10.15	6.65	22.75	16.10	10.60
Idem (1)	Genova (1)	....	..	24.10	16.95	11 05	23 20	16.30	10.60	36.60	25.80	16.90
Idem (1)	Milano (1)	.. .	..	..	..	..	4 20	..	2.25	7.10	..	3 85

(1) Trasbordo compreso.

CORRISPONDENZE da	CORRISPONDENZE a	VIA	Ripartizione	CORSA SEMPLICE Diretto 1ª	Diretto 2ª	Diretto 3ª	Omnibus 1ª	Omnibus 2ª	Omnibus 3ª	ANDATA e RITORNO 1ª	2ª	3ª
Alessandria	Meina	Arona	Ferr.	13.15	9.20	6.00	11.95	8 40	5.40	18.85	13 20	8.55
			Lago	0 60	0.60	0.40	0.60	0.60	0.40	1.00	1.00	0.65
			Totale	13 75	9.80	6.40	12.55	9 00	5.80	19.85	14.20	9.20
Idem	Lesa	Idem	Ferr.	13.15	9.20	6.00	11.95	8.40	5 40	18 85	13 20	8.55
			Lago	0.75	0.75	0.55	0.75	0.75	0.55	1.25	1.25	0.85
			Totale	13.90	9.95	6.55	12.70	9.15	5 95	20.10	14.45	9.40
Idem	Belgirate	Idem	Ferr.	13 15	9.20	6.00	11.95	8 40	5.40	18.85	13.20	8.55
			Lago	1.20	1 20	0 75	1.20	1.20	0.75	1 95	1.95	1.20
			Totale	14.35	10.40	6.75	13.15	9.60	6 15	20.80	15.15	9.75
Idem	Stresa	Idem	Ferr.	13.15	9.20	6.00	11 95	8.40	5.40	18.85	13.20	8.55
			Lago	1.75	1.75	1.10	1.75	1.75	1.10	2.80	2.80	1.80
(e viceversa)			Totale	14.90	10·95	7.10	13 70	10.15	6.50	21 65	16.00	10.35
Idem	Baveno	Idem	Ferr.	13.15	9.20	6.00	11.95	8.40	5.40	18.85	13.20	8.55
			Lago	2.15	2.15	1.30	2.15	2.15	1.30	3.45	3.45	2,10
(e viceversa)			Totale	15.30	11.35	7.30	14 10	10.55	6.70	22.30	16.65	10 65
Genova	Meina	Idem	Ferr.	22.05	15.15	10 00	20 80	14.55	9.35	32.75	22.90	14.80
			Lago	0 60	0.60	0.40	0.60	0.60	0.40	1.00	1.00	0.65
			Totale	22.65	16.05	10.40	21.40	15.15	9.75	33.75	23.90	15.45
Idem	Lesa	Idem	Ferr.	22.05	15 45	10.00	20.80	14.55	9.35	32.75	22.90	14.80
			Lago	0.75	0.75	0.55	0.75	0.75	0.55	1.25	1.25	0.85
			Totale	22.80	16.20	10.55	21.55	15.30	9.90	34.00	24.15	15.65

CORRISPONDENZE		VIA	Ripartizione	CORSA SEMPLICE						ANDATA e RITORNO		
				Diretto			Omnibus					
da	*a*			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
Genova	Belgirate	Arona	Ferr.	22.05	15 45	10.00	20.80	14.55	9 35	32.75	22 90	14.80
			Lago	1.20	1.20	0.75	1.20	1.20	0.75	1.95	1·95	1.20
			Totale	23.25	16.65	10.75	22.00	15.75	10.10	34.70	24.85	16.00
Idem	Stresa	Idem	Ferr.	22 05	15.45	10.00	20.80	14.55	9.35	32.75	22.90	14 80
(e viceversa)			Lago	1.75	1.75	1 10	1.75	1.75	1.10	2 80	2.80	1.80
			Totale	23.80	17.20	11.10	22.55	16 30	10.45	35.55	25.70	16.60
Idem	Baveno	Idem	Eerr.	22.05	15.45	10.00	20 80	14 55	9.35	32 75	22.90	14.80
(e viceversa)			Lago	2.15	2.15	1.30	2.15	2 15	1.30	3.45	3 45	2.10
			Totale	24.20	17.60	11.30	22.95	16.70	10.65	36.20	26.35	16 90

Allegato **C** *all'Ordine di servizio N. 342 - 1908.*

Elenco delle stazioni lacuali abilitate al servizio cumulativo pei trasporti dei bagagli dai punti di transito di Arona e Laveno e prezzi da riscuotersi pei trasporti stessi sul percorso del Lago Maggiore.

STAZIONI	Biciclette — per i due transiti		Tandems Triplettes Carrozzelle — per i due transiti		Bagagli in transito per Arona (per quintale)		Bagagli in transito per Laveno (per quintale)	
Angera	0	75	1	00	1	25	2	25
Meina (1)	0	75	1	00	1	25	2	25
Lesa (1)	0	75	1	00	1	25	2	25
Belgirate (1)	0	75	1	00	1	25	2	25
Stresa (1)	0	75	1	00	1	25	1	25
Isola Bella	0	75	1	00	1	25	1	25
Isola Superiore	0	75	1	00	1	25	1	25
Baveno (1)	0	75	1	00	1	25	1	25
Suna	0	75	1	00	2	25	1	25
Pallanza (1)	0	75	1	00	2	25	1	25
Intra	0	75	1	00	2	25	1	25
Porto Valtravaglia (1)	0	75	1	00	2	25	1	25
Ghiffa	0	75	1	00	2	25	1	25
Oggebbio	0	75	1	00	2	25	1	25
Cannero	0	75	1	00	2	25	1	25
Luino (1)	0	75	1	00	2	25	1	25
Maccagno Inferiore (1)	0	75	1	00	2	25	1	25
Maccagno Superiore (1)	0	75	1	00	2	25	1	25
Cannobio	0	75	1	00	2	25	2	25
Brissago	0	75	1	00	2	25	2	25
Ranzo	0	75	1	00	2	25	2	25
Ascona	0	75	1	00	2	25	2	25
Magadino	0	75	1	00	2	25	2	25
Locarno	0	75	1	00	2	25	2	25
Tassa minima per ogni spedizione	—	—	—	—	0	80	0	80
N. B. - Nei suindicati prezzi è compresa la tassa di trasbordo.								

(1) Località provvista anche di stazione ferroviaria.

Circoscrizione dei Magazzini Stampe.

Magazzini	Compartim.	LINEE (1)
Torino	Torino	Tutte le linee del Compartimento
	Genova	Tutte le linee del Compartimento
	Milano	Linea Milano - Chiasso
		» Milano - Gallarate - Arona
		» Gallarate - Laveno
		» Gallarate - Varese
		» Vignale - Iselle
		» Oleggio - Luino
		» Monza - Lecco
		» Lecco - Sondrio
		» Colico - Chiavenna
		» Albate - Lecco
		» Calolzio - Rovato
		» Seregno - P. S. Pietro
		» Bergamo - Trevigiio
		» Palazzolo - Paratico
		» Milano - Brescia
		» Rogoredo - Parma
	Firenze	Linea Spezia - Parma
		» Spezia - Sarzana (esclusa)
		» Pontremoli - Sarzana (esclusa
Bologna	Milano	Linea Brescia (esclusa) - Verona
		» Pizzighettone - Cremona
		» Cremona - Treviglio (esclusa)
		» Cremona - Brescia (esclusa)
		» Cremona - Mantova

Magazzini	Compartim.	LINEE (1)
Bologna	Milano	» S. Zeno – Parma (esclusa)
	Venezia	Tutte le linee del Compartimento
	Firenze	Linea Pisa – Pistoia – Firenze
		» Firenze – Faenza
		» Viareggio – Lucca – Bagni di Lucca
		» Firenze – Chiusi
		» Empoli – Asciano – Montepescali
		» Sarzana – Pisa
		» Avenza – Carrara
		» Livorno – Pisa
		» Empoli – Firenze
		» Pisa Grosseto
		» Colle Salvetti – Livorno
		» Cecina – Volterra
		» Campiglia Mar. – Piombino
		» Bologna – Pistoia
		» Bologna – Poggio Rusco
		» Parma (esclusa) – Bologna
	Roma	Linea Portonaccio – Chiusi
		» Attigliano – Viterbo
		» Orte – Terni
		» Grosseto – Roma (esclusa)
		» Pontegalera – Fiumicino
	Ancona	Linea Ferrara – Rimini
		» Castelbolognese – Ravenna
		» Lugo – Lavezzola
		» Bologna – Falconara (esclusa)
		» Terni - Foligno
		» Terontola – Foligno

Magazzini	Compartim.	LINEE (1)
Ancona	Ancona	Linea Ancona – Ancona Porto
		» Ancona – Falconara
		» Fabriano – Urbino
		» Porto Civitanova – Albacina
		» Falconara – Fabriano – Foligno (esclusa)
		» Terni (esclusa) – Sulmona
		» Ancona – Castellammare Adriatico
		» Ascoli – Porto d'Ascoli
		» Teramo – Giulianova
		» Castellammare Adriatico – Foggia
	Napoli	Linea Foggia – Benevento (esclusa)
		» Foggia – Lucera
		» Foggia - Manfredonia
		» Cervaro – Rocchetta S. A. (esclusa) – Spinazzola
		» Barletta – Spinazzola
		» Cerignola – Cerignola Città
		» Ofantino – Margherita di Savoia
		» Bari – Taranto (esclusa)
		» Spinazzola – Gioia del Colle
		» Foggia - Bari – Brindisi (esclusa)
		» Isernia – Campobasso
		» Termoli – Campobasso
		» Termoli – Campobasso – Benevento (esclusa)
	Roma	Linea Roma (esclusa) – Sulmona
		» Avezzano – Roccasecca
		» Sulmona – Pescara
		» Sulmona – Isernia – Caianello (esclusa)
		Uffici della Direzione Compartimentale – Sezioni – Officine
		Magazzino Approvig. e Depositi residenti a Roma (1)

Magazzini	Compartim.	LINEE (1)
S. Maria C.V.	Roma	Sovraintendenza delle stazioni di Roma e raccordi Linea Ciampino – Cecchina – Velletri » Segni – Velletri – Terracina » Ciampino – Frascati » Ciampino – Segni – Roccasecca – Cassino
	Napoli	Linea Napoli – Cancello – Cassino » Sparanise – Gaeta » Napoli – Salerno » Cancello – Torre Annunziata – Gragnano » Codola – Nocera » Napoli – Caserta – Benevento » Benevento – Avellino » Mercato S. Severino – Salerno » Cancello Mercato S. Severino – Avellino – Rocchetta S. A. » Salerno – Battipaglia – Potenza » Sicignano – Lagonegro » Potenza – Metaponto – Taranto » Rocchetta S. A. – Potenza » Brindisi – Lecce – Zollino – Gallipoli » Zollino – Otranto » Taranto – Brindisi » Francavilla Fontana – Lecce » Novoli – Nardò
	Reggio C.	Tutte le linee del Compartimento
Palermo	Palermo	Tutte le linee del Compartimento

(1) Nelle linee sono comprese le Stazioni – Uffici – Sezioni – Sezioni – officine – Depositi Locomotive – Squadre di Rialzo – Magazzini – Depositi Combustibili – Tronchi di Mantenimento ecc. salvo per gli Uffici Compartimentali di sede a Roma.

Nulla è innovato pei Servizi Centrali residenti a Roma.

Ordine di Servizio N. 344.

(SERVIZIO VIII)

Concessione speciale XII

(Vedi Ordine di Servizio 70-1902 ex R. A. ed Istruzione 43-1902 ex R. M.).

Nell'« Elenco delle aziende private di colonizzazione ammesse a fruire della Concessione speciale XII », pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 70-1902 ex R. A., e con l'Istruzione N. 43-1902 ex R. M., deve aggiungersi la *Ditta Giulio e Francesco Devecchi di Luigi*, proprietaria della tenuta denominata « Monti di S. Paolo » situata nell'Agro romano, la quale Ditta rilascerà le prescritte richieste *A* e *B* con la firma del Sig. Avv. Francesco Devecchi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 345.

(SERVIZIO VII)

Apertura all'esercizio dello Scalo di *Genova Molo Vecchio* e sosta delle merci nello Scalo *di Santa Limbania*.

Dal 24 Novembre 1908 viene aperto all'esercizio lo Scalo di *Genova Molo Vecchio,* che fa parte delle *calate* di Genova Piazza Caricamento.

Detto Scalo dipende dal Capo stazione di Genova Piazza Caricamento ed ha gestione propria divisa in due rami: ferroviario e marittimo.

Lo Scalo di *Genova Molo Vecchio* viene ammesso a ricevere le merci estere e nazionali, a piccola velocità ordinaria ad accelerata in arrivo per ferrovia e destinate ad essere imbarcate per porti esteri ed insulari italiani, escluse le merci in colli indivisibili di peso superiore a tonnellate 1.500, quelle da imbarcarsi su velieri e quelle alla rinfusa.

Sono pure escluse, per detto Scalo, le spedizioni e rispedizioni dagli Scali, fermate e stazioni di Genova Piazza Caricamento locale e di Genova Principe.

Per le merci pericolose e nocive valgono le disposizioni in vigore per S. Limbania Magazzini (Doria, C. e D.) di cui al comma *d)* dello articolo 6 Capo 1° dell'allegato 8° alle Tariffe.

Nel predetto Scalo la ferrovia eseguisce tutte le operazioni per il passaggio delle merci dal carro ferroviario a bordo sopra coperta dei vapori ivi accostati, e dal carro ferroviario a sotto banda dei vapori non accostati.

Per le operazioni di cui sopra sono da applicarsi i seguenti prezzi per *tonnellata*:

MERCI DA IMBARCARSI IN VAPORI ACCOSTATI:

L. 2,163 per i trasporti a piccola velocità accelerata;

L. 2,163 per i trasporti a piccola velocità aventi tariffe nel cui diritto fisso è dedotta la quota di scarico, ferma l'applicazione del diritto fisso medesimo;

L. 1,648 per tutti gli altri trasporti a piccola velocità, oltre il diritto fisso integrale risultante dalla tariffa applicabile e salvo l'abbuono, quando ne sia il caso, della quota di carico afferente alla stazione di partenza.

MERCI DA IMBARCARSI IN VAPORI NON ACCOSTATI

L. 2,00 per il trasporto con chiatta, in aumento ai prezzi sopra stabiliti.

Il prezzo di L. 2,00 relativo al trasporto con chiatta, per la consegna delle merci ai vapori accostati, deve sempre esigersi dai destinatari, mentre gli altri prezzi son invece da riscuotersi rispettivamente dai mittenti o dai destinatari a seconda che trattasi di spedizioni in porto affrancato od in porto assegnato.

Le stazioni di partenza esporranno i prezzi di cui sopra separatamente sui documenti di trasporto e li inscriveranno sui riassunti nella prima colonna in bianco, intestandola « *Sopratasse Genova Molo Vecchio* ».

Lo Scalo di Genova Molo Vecchio si atterrà alle istruzioni che riceverà a parte.

La tassazione dei trasporti si farà in base alle distanze valevoli per Genova Piazza Caricamento Calate.

Il mittente dovrà indicare sui singoli colli, non solo la destinazione di « *Genova Molo Vecchio* » ma anche quella *definitiva oltre mare*.

Alle merci in arrivo allo Scalo di *Genova Molo Vecchio* è accordata, a decorrere dalla consegna della lettera d'avviso nello scalo o dall'ora d'impostazione della lettera stessa, la sosta gratuita di giorni sei, senza esclusione di giorni non lavorativi. Trascorso tale termine sarà applicata la tassa di centesimi 5 per quintale e giorno, fino al giorno indicato dal destinatario per l'imbarco. In caso di straordinaria affluenza e tale da incagliare il servizio, l'Amministrazione può ridurre, col preavviso di un giorno, fino di due terzi il periodo della predetta sosta gratuita e può aumentare di un terzo la tassa di centesimi 5.

Il destinatario dovrà, dandone per iscritto preavviso in tempo utile, ordinare l'imbarco della merce indicando la nave ed il giorno in cui dev'essere imbarcata e consegnando i documenti occorrenti.

Le merci trasportate con chiatte sotto banda dei vapori e, per qualsivoglia motivo, non caricate a bordo entro tre giorni dalla messa in chiatta, potranno dalla ferrovia essere riportate a terra o nei magazzeni a disposizione dei destinatari, con applicazione della sovratassa di lire 1 per tonnellata, considerando altresì le merci stesse — agli effetti delle tasse di magazzinaggio, il quale non deve subire interruzione di sorta — come depositate dal momento del loro arrivo per ferrovia.

Dietro nuovo ordine del destinatario le merci di cui trattasi saranno imbarcate senza applicazione di nuovi prezzi per le operazioni di imbarco.

Le operazioni doganali saranno eseguite dalla ferrovia, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite per l'eseguimento delle operazioni stesse, solo quando le parti ne facciano richiesta.

A partire dal 15 novembre 1908 gli impianti dei *Magazzini Generali Genovesi* sono passati in libero uso e piena disponibilità dell'Amministrazione ferroviaria e dalla stessa data i Magazzini Generali hanno cessato di funzionare, salvo che per le merci tuttora in deposito presso i Magazzini stessi.

Cessano di avere vigore le disposizioni degli Ordini di Servizio ex R. A. N. 77 (punto 1°) 116 (punto 4°) del 1901 e degli Ordini Generali di Servizio ex R. M. N. 35 e 52 (punto 3°) del 1901.

Disposizioni transitorie — Lo scalo di Genova Molo Vecchio è provvisoriamente abilitato ad accettare in partenza spe-

dizioni per ferrovia di merci giacenti nei locali degli ex Magazzini Generali, o che continuassero, per effetto di contratti, ad essere sbarcati allo scalo di *Genova Molo Vecchio* (ex Magazzini Generali).

A tali spedizioni si applicheranno le stesse tasse di Genova Piazza Caricamento Calate, tenendo presente che l'operazione di carico viene sempre eseguita dalla ferrovia.

SOSTE DELLE MERCI NELLO SCALO DI SANTA LIMBANIA. — Dal 1° gennaio 1909 alle merci in arrivo allo scalo di Santa Limbania destinate all'imbarco e da scaricarsi a cura della ferrovia nei *Magazzini Doria* e nel *Magazzino C.* è accordata la sosta di giorni sei con le stesse norme e condizioni stabilite per le merci di esportazione destinate allo scalo di Genova Molo Vecchio.

Le disposizioni del Presente Ordine di Servizio saranno, per quanto occorre, comprese in una prossima Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti.

Nel Volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le Stazioni della Rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 43 inserire fra Genova e Genova Piazza Brignole.

Genova Molo Vecchio **	Alessandria-Genova Locale	Genova (Sez. Genova)	Genova	29.30 62.62 A	—	—	A	0	—	—	—	—	—	—	21	1 1/2	3	30	S

A pagina 121 (tabella 29) ⎫ aggiungere « *Genova Molo Vecchio* » tra
» » 122 (tabella 30) ⎭ Darsena e Genova Piazza Caricamento Calate.
» » 134 e 135 nella nota (2) in calce inserire « *Genova Molo Vecchio* » dopo *Darsena*.
» » 227 inserire fra Genova e Genova Piazza Brignole « *Genova Molo Vecchio* » con le stesse indicazioni e distanze di Genova P. Caricamento Calate.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 259.

(SERVIZIO VIII)

Certificati d'origine per le spedizioni di prodotti animali greggi in Austria.

L'Amministrazione doganale austriaca ha testè stabilito che tutte le spedizioni di prodotti animali greggi, come: pelli fresche o secche, ossa, corna, ecc., che si importano in Austria, devono essere accompagnate da un certificato rilasciato dall'Autorità comunale del luogo di origine dal quale risulti che i prodotti medesimi provengono da animali sani e da località immuni da qualsiasi malattia.

Le spedizioni che giungessero al confine austriaco sprovviste del detto certificato potranno essere importate soltanto previa visita del locale Veterinario.

Il certificato in parola è obbligatorio per tutte le spedizioni che vengono al confine scaricate nel magazzino doganale austriaco, e quindi anche per quelle destinate in Germania ed in Isvizzera transitando territorio austriaco, quando non siano a vagone completo.

Si invitano pertanto le stazioni, dalle quali si eseguiscono i trasporti di cui si tratta, a prevenire i mittenti di tale disposizione, affinchè, nel loro interesse, abbiano ad ottemperarvi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 261.

(SERVIZI X ed XI)

Limitazioni alla circolazione delle carrozze e bagagliai già delle ferrovie sicule occidentali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 121-1908).

Le carrozze e i bagagliai già della Ferrovia Sicula Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani) essendo costruiti secondo un profilo speciale, con alcune loro parti eccedono la sagoma limite normale del materiale rotabile.

Le carrozze ed i bagagliai già della Ferrovia Sicula Occidentale indicati nell'elenco seguente non devono quindi assolutamente circolare su altre linee all' infuori della Palermo-Marsala-Trapani.

I carri merci già appartenenti alla stessa Ferrovia possono invece, per quanto si riferisce alla sagoma limite, circolare su tutte le linee delle Ferrovie dello Stato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Carrozze e bagagliai della ex Ferrovia Sicula Occidentale che devono circolare esclusivamente sulla linea Palermo Marsala Trapani.

NUOVE MARCHE			VECCHIE MARCHE		
Sigle	Serie	Numero di servizio	Sigle	Serie	Numero di servizio
F. S.	S	212	F S O	R	—
»	»	213	»	P	—
»	»	214	»	AS	2
»	A T C	19.665	»	A	14
»	»	19.666	»	»	15
»	B T C	29.694	»	B	81
»	C T	38.340	«	C	113
»	»	38.341	»	»	115
»	»	38.342	«	»	122
»	»	39.343	»	»	123
»	»	38.344	»	»	127
»	»	38.345	»	»	128
»	»	38.346	»	»	129
»	»	39.000	»	»	101
»	»	39.001	»	»	102
»	»	39.002	»	»	104
»	»	39.003	»	»	105
»	»	39.004	»	»	106
»	»	39.005	«	»	107
»	»	39.006	»	»	108
»	»	39.007	»	»	109
»	»	39.008	»	»	110
»	«	39.009	»	»	111
»	»	39.010	»	»	112
»	»	39.011	»	»	114
»	«	39.012	»	»	116
»	»	39.013	»	»	117
«	»	39.014	»	»	118

NUOVE MARCHE			VECCHIE MARCHE		
Sigle	Serie	Numero di servizio	Sigle	Serie	Numero di servizio
F S	C T	39.015	F S O	C	119
»	»	39.016	»	»	120
»	»	39.017	»	»	121
»	»	39.018	»	»	124
»	»	39.019	»	»	125
»	»	39.020	»	»	126
»	»	39.021	»	»	131
»	»	39.022	»	»	132
»	»	39.023	»	»	133
»	»	39.024	»	»	134
»	»	39.025	»	»	135
»	»	39.026	»	»	136
»	»	39.027	»	»	137
»	»	39.028	»	»	138
»	A B T	59.625	»	A B	31
»	»	59.626	»	»	32
»	»	59.627	»	»	34
»	»	59.628	»	»	35
»	»	59.629	»	»	36
»	»	59.630	»	»	38
»	»	59.631	»	»	40
»	»	59.632	»	»	43
»	»	59.633	»	»	44
»	»	59.634	»	»	45
»	»	59.635	»	»	46
»	»	59.636	»	»	50
»	»	59.637	»	»	33
»	»	59.638	»	»	37
»	»	59.639	»	»	39
»	»	59.640	»	»	41

NUOVE MARCHE			VECCHIE MARCHE		
Sigle	Serie	Numero di servizio	Sigle	Serie	Numero di servizio
F S	A B T	59.641	F SO	A B	42
»	»	59.642	»	»	47
»	»	59.643	»	»	48
»	»	59.644	»	»	61
»	A B T C	59.645	»	»	63
»	A B T	59.646	»	»	64
»	A B T C	59.647	»	»	65
»	»	59.648	»	»	66
»	»	59.649	»	»	67
»	»	59.650	»	»	68
»	»	59.651	»	»	69
»	A B T	59.708	»	»	49
»	»	59.709	»	»	51
»	»	59.710	»	»	52
»	»	59.711	»	»	62
»	D T	84.412	»	D F	206
»	»	84.413	»	»	208
»	D U T C	94.887	»	»	201
»	»	94.888	»	»	202
»	D U T	94.889	»	»	203
»	D U T C	94.890	»	»	204
»	D U T	94.891	»	»	205
»	»	94.892	»	»	207
»	»	94.893	»	»	209
»	D U T C	94.894	»	»	210
»	D U T	94.895	»	»	211
»	»	94.896	»	»	212
»	»	94.897	»	»	213
»	»	94.898	»	»	214
»	»	94.899	»	»	215

Circolare N. 262.

(Servizi VII e X).

Fanali da segnalamento per la coda dei treni.

(Vedi Circolare N. 138-1908)

Dal 14 scorso settembre il servizio di lampisteria per i fanali da segnalamento per la coda dei treni viene disimpegnato per i treni elettrici delle linee Varesine e Valtellinesi, come per ogni altro treno a vapore, e cioè dal personale dipendente dal Servizio della Trazione e del Materiale.

Per conseguenza della data suddetta deve intendersi abrogato l'art. 18 (Disposizioni transitorie) *dell'Istruzione relativa ai fanali da segnalamento per la coda dei treni*, edizione luglio 1908 diramata con la circolare N. 138-1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 346.

(Servizi VII e X)

Restituzione carri noleggiati.

Debbonsi restituire i seguenti carri noleggiati:

a Cormons	485	(195 chiusi e 290 aperti) alla « Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de Fer » di Bruxelles;
a Berlino (Adlershof Glienicke)	199	aperti alla Ditta « Lüdewig e Lange » di Berlino;
a Wagram	1080	(480 chiusi e 600 aperti) alla « Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft » di Vienna;
	1764	

carri le cui marche e numeri sono indicati nell'allegato prospetto.

A regolare detta restituzione si prescrive:

a) a datare dal ricevimento del presente è assolutamente vietata alle stazioni l'utilizzazione dei carri in parola destinati all'estero. Si richiama su di ciò la speciale attenzione di tutto il personale e specialmente di quello di dirigenza, di manovra e di verifica, avvertendo che verranno applicate severe penalità per le eventuali infrazioni;

b) la restituzione verrà iniziata:

il 1° dicembre 1908	per i	485	carri della Auxiliaire che verranno concentrati a Mestre;
» 15 »	» »	199	carri della Lüdewig e Lange, che verranno concentrati a Verona P. V.
» 1° gennaio 1909	»	1080	carri della Erste Eisembahn che verranno concentrati a Mestre;

c) a partire dalle date predette, i carri in questione dovranno essere inviati *a vuoto*, per la via più breve, alle rispet-

tive stazioni di Mestre e Verona P. V., accompagnati da Bollettino di Scorta Mod. *G*-130ª coll'indicazione « *Per restituzione a* { *Cormons* (per quelli da concentrarsi a Mestre), *Ala* » (per quelli da concentrarsi a Verona P.V.);

d) le Officine, le Squadre Rialzo e le Ditte private, che alle date suddette hanno carri di tali gruppi in corso di riparazione, devono sollecitare la riparazione stessa il più possibile, e — tosto eseguita — consegnarli alla locale stazione, con invito di spedirli alla rispettiva stazione di concentramento, scortati dal prescritto bollettino sopracitato. Per le riparazioni si dovranno seguire le modalità che saranno indicate con speciali disposizioni;

e) i carri guasti etichettati per le Officine o per le Squadre Rialzo, ehe alle singole date d' inizio della restituzione si trovassero ancora giacenti sui binari e nei parchi, non saranno più inoltrati in riparazione, ma dovranno senz' altro essere spediti alle rispettive stazioni di concentramento come sopra è detto, a meno che non si tratti di riparazioni assolutamente indispensabili per garantire la sicurezza della circolazione, riparazioni che dovranno eseguirsi colla massima sollecitudine. Le stazioni dovranno pertanto prendere accordi col personale della Trazione e Materiale, perchè i carri muniti di etichetta arancione (Mod. L 57-*b*) siano verificati e venga deciso se possono, senza bisogno di riparazioni, essere inoltrati ai luoghi di concentramento. Pei carri che venissero ad avariarsi durante il periodo di riconsegna, se non richiedono riparazioni assolutamente indispensabili per la sicurezza della circolazione, non dovranno essere muniti di etichetta Mod. *L* 57-*b* (arancione), ma dovranno essere inviati ai luoghi di concentramento muniti di etichetta Mod *L* 57-*a* (azzurro);

f) qualora per mettere i carri guasti in condizioni di sicura circolazione, occorressero dei pezzi di ricambio, questi dovranno essere richiesti d'urgenza, nei modi d' uso, alle Officine di Bologna che li hanno in iscorta.

g) il giorno 28 novembre 1908 le Divisioni di Movimento e Traffico e quelle di Trazione e Materiale faranno accertare il quantitativo dei carri da restituirsi, giacenti etichettati sui binari del Movimento e Traffico e negli speciali parchi riparandi, e di quelli esistenti in riparazione presso le Officine, le Squadre di Rialzo e le Ditte private e parchi annessi.

Entro il giorno 30 corrente, le predette Divisioni dovranno trasmettere alla Direzione Generale (Servizio VII) gli elenchi completi degli accertamenti fatti, specificando quali fra i veicoli riparandi, giacenti sui binari del Movimento e Traffico e nei parchi riparandi, sono in condizioni da poter circolare senza pericolo e quindi da poter essere subito spediti, e quali invece non sono in tali condizioni ed abbisognano quindi di riparazioni per poter viaggiare con sicurezza.

Le Divisioni di Movimento e Traffico e quelle della Trazione e Materiale, devono provvedere in relazione a quanto sopra e curare che le presenti disposizioni vengano rigorosamente osservate, avendo presente che — in base agli obblighi contrattuali — l'Amministrazione è soggetta a gravissime penalità in caso di ritardi nelle restituzioni, penalità che verranno addebitate ai responsabili. Debbono inoltre assicurarsi della regolare e sollecita distribuzione degli estratti del presente Ordine di Servizio.

La Divisione di Movimento e Traffico di Venezia darà poi le opportune istruzioni alle stazioni di Ala, Udine e Cormons per le operazioni doganali e le modalità di spedizione dei carri all'estero, nonchè per la pulizia dei carri stessi.

La Divisione della Trazione e Materiale di Venezia e le Officine Principali di Verona provvederanno perchè rispettivamente a Mestre ed a Verona vengano eseguite le riparazioni occorrenti allo scopo di rimettere i carri colà concentrati in condizioni di poter circolare fino a destino, senza compromettere la sicurezza e la continuità del servizio.

La Divisione Trazione e Materiale di Venezia e le Officine Principali di Verona, provvederanno che siano richiesti alle Officine di Bologna i pezzi di ricambio occorrenti, e queste dovranno curare la sollecita evasione delle richieste.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 346 – 1908

Prospetto dei 1764 carri da restituirsi

Quantità	Qualità	Serie	Sigla	NUMERAZIONE	Ditta proprietaria	Da spedirs a
195	chiusi	H	R M	da 01 a 060 – da 0161 a 0195. da 01201 a 01300.	Auxiliaire di Bruxelles	Cormons
149	aperti	L	»	da 02001 a 02062 – da 02064 a 02150.	»	»
20	»	»	»	da 03501 a 03520.	»	»
121	»	N L	F S	da 24000 a 24032 – da 24100 a 24187.	»	»
199	»	L	R M	da 03301 a 03383 – da 03385 a 03461. da 03601 a 03639.	Lüdewig e Lange Berlino	Ala
480	chiusi	R	R A	Tutti quelli compresi tra i N.ri 4000 e 5747 e cioè: da 4000 a 4034 – da 4036 a 4038 – da 4041 a 4067 – da 4069 a 4071 – 4073 – 4074 – da 4100 a 4156 – da 4158 a 4161 – da 4163 a 4165 – da 4167 a 4173 – da 4175 a 4179 – da 4181 a 4187 – 4189 – da 4191 a 4199 – 4300 – da 4302 a 4307 – da 4310 a 4311 – da 4315 a 4322 – da 4324 a 4326 – da 4328 a 4334 – 4337 – da 4339 a 4340 – 4342 – da 4344 a 4349 – da 4351 a 4352 – 4354 – da 4356 a 4372 – 4377 – 4379 – 4380 – da 4 82 a 4384 – da 4386 a 4394 – da 4396 a 4399 – da 4500 a 4503 – da 4507 a 4512 – 4514 – da 4516 a 4518 – 4520 – 4522 – 4524 – 5001 – da 5003 a 5005 – da 5007 a 5014 – 5016 – da 5019 a 5025 – da 5029 a 5033 – 5035 – 5037 – 5038 – da 5040 a 5043 – 5045 – 5047 – 5048 – 5101 – da 5103 a 5107 – 5110 – 5111 – da 5115 a 5124 – 5126 – da 5128 a 5143 – da 5145 a 5148 – 5150 – da 5152 a 5154 – 5156 – 5159 – da 5161 a 5163 – da 5165 a 5169 – da 5171 a 5174 – da 5176 a 5180 – da 5182 a 5187 da 5189 a 5194 – da 5196 a 5198 – 5300 – 5303 – 5304 – da 5306 a 5309 – 5311 – da 5314 a 5321 – 5323 – 5325 – da 5330 a 5332 – da 5336 a 5339 – da 5341 a 5345 – da 5347 a 5348 – da 5600 a 5631 – da 5700 a 5747.	Erste Eisenbahn Vienna	Cormons
600	aperti	M	R A	da 6000 a 6409 » 6100 a 6275 » 6300 a 6399 » 6500 a 6599 da 6700 a 6755 » 6800 a 6828 » 6900 a 6988	»	»

Circolare N. 260.

(SERVIZIO VIII)

Trasporti militari in conto corrente.

(Vedi Ordine di Servizio N. 176 e Circolare N. 230 e 238-1908).

In seguito ad accordi presi con la *Società Veneta*, e con la *Società Italiana di Ferrovie e Tramvie*, venne convenuto di estendere il *conto corrente* anche ai trasporti militari effettuati in servizio cumulativo da e per le stazioni delle linee « *Alessandria-Ovada* » e « *Cremona-Borgo S. Donnino* », sotto l'osservanza, beninteso, delle norme all'uopo contenute nell'Ordine di Servizio N. 176-1908.

Alle ferrovie secondarie, che già hanno aderito al *conto corrente*, indicate al punto 9° del detto Ordine di Servizio, si dovranno pertanto aggiungere anche quelle su menzionate.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 263.

(SERVIZIO VIII)

I Congresso Nazionale delle Biblioteche Popolari in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle relative norme e condizioni, e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 1° al 9 dicembre 1908.
Ritorno: dal 6 al 16 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige.

Ordine di Servizio N 305 (Bollettino N. 42). — A pag. 995, al 4° capoverso, linea 6ª, invece di: « *industrie* », leggasi: « *scritture* »,
ed alla linea 7ª, invece di: « *eseguite* », leggasi: « *seguite* ».

ANNO I - N. 48

28 NOVEMBRE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, novembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Errata-Corrige.

Ordine di Servizio N. *345-1908* — (Boll. N. 47). — A pag. 1136, sotto il titolo: Merci da imbarcarsi in vapori non accostati, al 2° capoverso, riga 2ª, invece di: *vapori accostati*, leggasi: *vapori non accostati.*

A pag. 1137, linea 19, invece di: « lire 1, » leggasi « *lire 4.00* ».

A pag. 1138, linea 21 e 26, invece di « Genova » leggasi « *Genola* ».

Ordine di Servizio N. *316-1908* — (Boll. N. 47.) — A pag. 290, in corrispondenza dei 600 carri aperti, invece di « da 6000 a 6409 », leggasi: « da 6000 a *6049* ».

Ordine di Servizio N. 347.

(SERVIZIO V)

Censimento per la malaria.

Art. 1.

Ad agevolare l'adempimento degli obblighi derivanti all'Amministrazione dalle leggi 2 novembre 1901 n. 460 e 19 maggio 1904 n. 209 e dal Regolamento 28 febbraio 1907 n. 61 — *contenenti le disposizioni per diminuire le cause della malaria* — si pubblica coll'Allegato *A* l'elenco delle linee o dei tratti di linea, che attraversano zone di territorio dichiarate malariche per Decreto Reale.

Art. 2.

L'elenco su indicato sarà l'unica guida da seguirsi dalle Divisioni Compartimentali per la compilazione del censimento degli agenti e delle rispettive famiglie, che dimorano in località dichiarate malariche, nonchè dei soli agenti che, dimorando in luoghi salubri, prestano *ordinariamente* servizio in località riconosciuta malarica.

Art. 3.

Il censimento dovrà essere tenuto sempre al *corrente* mercè la comunicazione da farsi *ai primi di ogni mese*, dalle Divisioni Compartimentali — o dalle Sezioni distaccate — al rispettivo Ufficio Sanitario, delle variazioni avvenute durante il mese precedente del personale, di cui all'art. 2.

Art. 4.

Nel caso di trasloco di un agente già compreso nel censimento sarà sufficiente indicare il *luogo* da cui è partito, la nuova *residenza* e la *data* dell'avvenuto trasferimento.

Qualora invece si tratti di un agente, che da località salubre viene traslocato in località dichiarata malarica, o che, rimanendo in località salubre, viene destinato a prestare *ordinariamente* servizio in zona malarica, dovrà essere inviata all'Ufficio Sanitario anche la relativa scheda di censimento.

Art. 5.

Le avvertenze da seguirsi nella compilazione delle schede suddette sono indicate nel frontespizio del modulo relativo (*E* 21) già in uso.

Art. 6.

Gli stampati all'uopo occorrenti devono essere richiesti agli Uffici Sanitari Compartimentali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ALLEGATO A.

ELENCO

delle linee e dei tratti di linea in zone dichiarate malariche, agli effetti delle disposizioni di legge, con Decreti R. pubblicati a tutto il mese di ottobre 1908.

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
			Compartimento di Torino.			
Castagnole - Asti - Mortara. (20)	66+660	93+603	26,943	Mortara (Bivio) - Terranova - Terrasa - Candia Lomellina - Cozzo - Zeme - Castel d'Agogna - Mortara	66+758	93+395
Torino - Rho (esclusa). (21)	31+321	75+000	43,679	Torrazza di Verolengo - Saluggia - Livorno Vercellese - Bianzè - Tronzano - Santhià - S. Germano Vercellese	31+608	74+307
	79+262	96+320	17,058	Sesia (Bivio) - Borgo Vercelli - Ponzana	79+284	95+744
	102+247	30+276 (da Milano)	15,591	Trecate - Ponte sul Ticino (bivii) . . .	102+850	33+743
Chivasso - Casale. (24)	3+786	47+170	43,384	Castelrosso (bivio) - Verolengo - Calciavacca - Crescentino - S. Silvestro - Fontanetto Po - Palazzolo Vercellese - Trino - Morano Po - Balzola - Casale Popolo	4+087	45+787
Valenza - Vercelli. (25)	18+666	39+520	20,854	Casale Popolo - Balzola Martinetta - Rive - Pertengo - Asigliano.	19+772	38+973

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	alla
Vercelli-Mortara-Cava Carbonara (inclusa). (26)	0+000	55+219	55,219	Vinzaglio Torrione - Palestro - Robbio - Nicorvo - Mortara - Gambolò Remondò - Tromello - Garlasco - Groppello Cairoli - Villanova d' Ardenghi - Cava Carbonara . .	0+102	54+153
Novara - Varallo. (27)	0+236	17+550	17,314	Vignale (bivio) - S. Bernardino-Briona	0+514	15+922
Novara - Domodossola (escl.). (28)	0+236	12+079	11,843	Vignale-Caltignaga.	0+514	12+036
Torreberetti - Pavia (tronco Torreberetti - Bivio Gravellone escluso). (29)	0+000	40+660	40,660	Torreberetti - Castellaro - Mede - Lomello - Ferrara Lomellina - Sannazzaro - Pieve Albignola - Zinasco - Sairano - Cava Carbonara.	1+153	39+850
Alessandria - Arona (tronco Alessandria-Bivio Vignale incluso). (30)	16+420	62+564	46,144	Torreberetti - Sartirana - Valle - Olevano - Mortara - Borgo Lavezzaro - Vespolate - Garbagna	16+425	62+246
	65+363	68+315	2,952	Vignale	65+641	67+875
Mortara - Milano. (36)						
a) Tronco Milano - S. Crist. (esclusa) - Vigevano (esclusa)	9+797	36+484	26,687	Corsico - Trezzano sul Naviglio - Gaggiano - Abbiategrasso.	10+584	35+756
b) Tronco Mortara - Vigevano.	0+000	13+103	13,103	Mortara - Vigevano	0+676	13+095
Santhià-Arona (131)	0+000	26+729	26,729	Santhià - Carisio - Buronzo - Roasenda	1+382	25+440

Compartimento di Milano.

LINEE	Progressive chilometriche estreme — dal chilom.	Progressive chilometriche estreme — al chilom.	Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria — Stazioni e Fermate	Case Cantoniere — dalla	Case Cantoniere — alla
Alessandria - Arona (tronco Biv. Vignale esclusa - Arona). (30)	68+315	73+266	4,951	—	68+851	73+203
Mortara-Milano (36) tronco Milano-Milano S. Cris. (incluso)	6+500	9+797	3,297	—	6+531	9+553
Circonvallazione di Milano. (38)	1+127	8+730	7,603	Milano P. R. . .	1+300	8+685
Milano - Bologna. (79) Tronco Milano-Parma (esclusa)	0+000 (bivio Acquabella)	4+438	4.438	Acquabella (bivio) - P. Vittoria (doppio bivio) - Rogoredo .	0+055	4+327
	4+769	64+567	59,798	Melegnano - Tavazzano - Lodi - Secugnago - Casalpusterlengo - Codogno - S. Stefano al Corno.	5+893	64+121
Milano-Verona (esclusa) (82)	2+366	24+206	21,840	Lambrate (bivio) - Limito - Vignate - Melzo - Trecella . .	3+150	24+194
	28+470	29+150	680	—	28+958	
	38+496	39+529	1,033	—	—	—
Cremona-Bergamo. (83)	19+682	20+849	1,167	—	19+978	20+593
	29+125	37+382	8,257	Castelleone . . .	29+904	37+194
	44+500	59+464	14,964	Casaletto Vaprio - Capralba.	44+749	58+528

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Codogno - Cremona. (89)	0+587	22+831	22,244	Pizzeghettone - Acquanegra Cremonese - Cava Tigozzi . .	1+239	20+875
Cremona-Mantova (esclusa). (90)	33+956	37+488	3,532	Villetta Malagnino.	34+583	36+805
	39+065	42+602	3,537	Gazzo Pieve San Giacomo	39+142	41+705
	81+562	88+609	7,047	—	82+842	88+275
Monza - Calolzio. (99)	27+305	28+180	875	—	—	—
Colico - Sondrio. (108)	0+000	12+141	12,141	Colico - Delebio - Rogolo-Cosio Traona.	0+381	12+132
	21+747	25+820	4.073	Ardenno Masino .	21+994	24+985
	27+100	36+859	9,759	S. Pietro Berbenno - Castione Andevenno.	27+338	36+006
Colico - Chiavenna. (108)	2+797	8+030	5,233	Dubino.	2+990	7+80[illegible]
	10+939	13+221	2,282	Novate Mezzola .	12+464	
	13+810	23+065	9,255	Samolaco	14+741	22+407
Lecco-Colico. (118)	35+654	38+946	3,282	Piona	35+935	38+802
Arona - Domodossola. (130)	26+360	30+019	3,659	Mergozzo . . .	26+949	29+0[illegible]

Compartimento di Venezia.

LINEE	Progressive chilometriche estreme dal chilom.	al chilom.	Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria: Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	alla
Verona P. N. (incl.) - Mestre (82)	164+100	165+800	1,700	—	164+890	
	204+043	210+650	6,607	Lerino	204+479	210+333
	246+400	250+015	3,615	Marano	248+385	249+289
	252+141	256+436	4,295	Catene (bivio) - Mestre	252+830	256+137
Mestre - Venezia. (82)	256+436	260+170	3,734	Mestre	256+694	259+308
Mantova-Verona. (85)	61+082	82+966	21,884	Mantova - S. Antonio Mantovano - Roverbella - Mozzecane	61+869	82+806
	83+842	84+353	511	—	83+853	
Modena (esclusa) - Mantova. (86)	19+182	47+859	28,377	Rolo Novi di Modena - Gonzaga Reggiolo - Suzzara - Motteggiana	19+494	47+609
	52+709	61+082	8,373	Mantova	52+719	60+606
Bologna (esclusa) - Padova. (87)	25+260	31+765	6,505	Galliera	25+268	31+680
	47+990	52+100	4,110	Pontelagoscuro . .	49+264	51+175
	53+440	69+823	16,383	S. Maria Maddalena - Paviole - Polesella	53+447	69+135

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Bologna (esclusa) Padova. (87)	75+459	77+315	1,856	—	76+133	77+058
	79+888	85+500	5,612	—	80+659	85+459
	86+076	88+524	2,448	—	86+638	87+567
	98+101	99+696	1,595	—	98+134	99+049
	100+500	107+000	6,500	Battaglia	100+664	106+967
Mantova-Cerea. (91)	90+008	118+987	28,979	Gazzo di Bigarello – Castel d'Ario – Bonferraro – Nogara .	90+032	118+972
	121+714	126+395	4,681	—	122+438	125+840
Mestre-Pontebba. (94)	0+000	2+008	2,008	Mestre	0+627	1+487
Mestre Portogruaro-Casarsa – Spilimbergo. (95)	0+000	2+044	2,044	Mestre	1+237	
	9+900	24+420	14,520	Gaggio – S. Michele del Quarto – Cà Tron – Meolo . . .	10+502	24+354
	29+600	35+450	5,850	S. Donà di Piave .	30+220	34+505
	36+750	43+700	6,950	Ceggia	36+754	42+738
	44+820	59+435	14,615	S. Stino di Livenza – Lison – Portogruaro	45+757	58+844
Dossobuono – Adria - Chioggia. (101)	13+548	39+106	25,558	Castel d'Azzano – Vigasio – Isola della Scala – Bovolone.	14+310	38+086

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Dossobuono-Adria-Chioggia. (101)	39+759	48+366	8,607	Cerea	39+872	48+042
	51+654	54+239	2,585	Legnago	51+671	54+232
	57+147	59+450	2,303	Villabartolomea .	57+582	59+012
	63+115	66+328	3,213	Castagnaro . . .	63+429	65+860
a) Tronco Dossobuono-Rovigo.	79+900	87+786	7,886	Lendinara - Fratta Polesine	80+144	87+760
	89+476	89+863	387	—	89+847	
	96+578	98+466	1,888	—	96+587	98+267
	4+373	5+597	1,224	S. Apollinare con Selva	—	—
b) Tronco Rovigo - Chioggia.	8+400	56+005	47,605	Ceregnano - Lama - Baricetta - Adria - Loreo - Rosolina - Cavanella d'Adige - Brondolo - Chioggia.	9+452	55+407
Treviso - Belluno. (109)	57+450	59+632	2,182	—	57+590	58+728
	10+500	10+875	375	—	10+860	
Vicenza - Treviso. (136)	13+950	15+250	1,300	—	14+098	
	17+000	18+100	1,100	—	18+013	
	19+500	21+700	2,200	Fontaniva . . .	20+270	21+430
Padova - Bassano. (138)	26+850	32+000	5,150	—	27+182	30+650
	35+400	37+000	1,600	—	36+243	

Compartimento di Genova.

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Cava Carb.-Cava Man. (26)	0+000	3+523	3,523	—	0+475	3+140
Milano (esclusa) - Rogoredo (escl.) - Voghera (38)	0+259	17+900	17,641	Chiaravalle Milanese - Locate - Villamaggiore	0+726	17+692
a) Tronco Rogoredo-Pavia.	21+450	31+017	9,567	Pavia - Gravellone (bivio).	22+364	30+091
b) Tronco Voghera - Pavia	16+152	22+465	6,313	Cava Manara . .	17+103	31+116 (dal bivio Rogoredo)
Pavia - Casalpusterlengo (esclusa) (88)	0+711	41+605	40,894	Pavia P. G. - Motta S. Damiano - Albuzzano - Belgioso - Corteolona - S. Cristina e Bissone - Miradolo - Chignolo Po - Camatta - Orio Litta - Ospedaletto Lodigiano	2+460	40+147

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere	
					dalla	alla

Compartimento di Firenze.

LINEE	dal chilom.	al chilom.	Lunghezze dei tratti	Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Spezia (incl.) – Pisa – Grosseto (inclusa). a) Tronco Pisa-Spezia. (44)	136+034	138+700	2,666	—	137+116	138+337
	142+600	144+927	2,327	—	142+797	144+052
b) Tronco Grosseto – Pisa. (53)	187+344	294+750	107,406	Grosseto – Roselle (Raddoppio) - Montepescali - Giuncarico – Gavorrano - Scarlino – Follonica – Vignale Riotorto – Campiglia Marittima – S. Vincenzo – Castagneto Marittimo – Bolgheri – Bibbona Casale – Cecina – Vada – Rosignano Castellina .	187+425	293+782
Pisa – Livorno Marittima. (50)	94+593	95+433	840	—	95+427	
Cecina – Volterra. (54)	281+849	311+209	29,360	Riparbella – Casino di Terra – Ponte Ginori – Volterra . .	283+102	308+206
Campiglia – Piombino. (55)	0+453	14+042	13,589	Poggio all'Agnello – Portovecchio di Piombino – Piombino . .	0+455	13501

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Montepescali-Asciano. (57)	199+752	252+997	53,245	Sticciano - Roccastrada - Paganico - Monte Antico - S. Angelo Cinigiano - Monte Amiata	201+092	243+21[illegible]
Chiusi-Siena-Empoli. (58)	64+523	177+410	12,887	Chianciano . . .	—	—
Bologna - Milano. Tronco Bologna (incl.) - Parma (incl.) (79)	45+840	49+082	3,242	—	47+626	
Chiusi (incl.) - Arezzo - Firenze (81)	163+676	165+263	1,587	Chiusi	163+795	164+7[illegible]
Bologna - Poggio Rusco. (113)	21+221	28+827	7,606	Crocetta	22+183	27+2[illegible]

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla

Compartimento di Ancona.

LINEE	dal chilom.	al chilom.	Lunghezze dei tratti	Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Ferrara (escl.)-Ravenna-Rimini (103)	0+929	5+889	4,960	—	1+714	5+670
	9+405	39+010	29,605	Pallarano - Montesanto - Portomaggiore - Argenta - S. Biagio	11+463	38+615
	49+360	55+436	6,076	Alfonsine	49+375	55+419
	56+950	57+966	1,016	—	56+977	57+734
	61+391	68+900	7,509	Mezzano	61+413	68+238
	75+106	105+875	30,769	Classe - Savio - Cervia - Cesenatico.	75+547	105+170
Lugo-Lavezzola. (114)	4+000	6+866	2,866	S. Agata sul Santerno	4+027	6+088
	9+204	12+973	3,769	—	9+220	11+969
	13+425	21+400	7,975	Conselice	14+296	21+373
Bologna-Ancona (139)	1+800	2+626	826	—	2+619	
Ancona-Castellammare Adr. (140)	392+967	300+624	7,657	Porto d'Ascoli . .	292+975	300+612
	301+629	311+155	9,526	Tortoreto Nereto .	302+501	310+409
	313+203	319+075	5,872	—	313+212	318+505
	322+820	333+069	10,249	Atri Mutignano .	323+402	332+920
	338+664	346+114	7,450	Montesilvano . .	338+673	344+983

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Castellammare Adriatico-Foggia (esclusa). (140)	350+367	354+349	3,982	Pescara	350+986	353+817
	358+100	358+565	465	—	358+213	
	362+900	363+200	300	—	363+123	
	365+754	366+254	500	—	—	—
	372+700	373+100	400	—	373+049	
	374+801	375+551	750	—	374+851	
	377+575	378+775	1,200	S. Vito Lanciano.	377+761	
	387+260	392+830	5,570	Torino di Sangro .	387+732	392+668
	395+660	421+622	25,962	Casalbordino - Lebba - Vasto - San Salvo	396+171	420+926
	424+178	525+348	100,870	Montenero di Bisaccia - Termoli - Campomarino - Chieuti Serracapriola - Ripalta - Lesina (raddoppio) - Poggio Imperiale - Apricena - S. Severo - Motta di Foggia - Arpi (rad-(doppio)	425+382	525+328
Aquila-Rieti-Terni. (143)	207+499	207+817	318	—	207+772	
	208+410	208+500	90	—	208+476	
	210+100	210+590	490	—	210+440	
S. Benedetto-Ascoli. (149)	4+934	9+576	4,642	Monteprandone. .	5+179	9+208
	13+803	14+711	908	—	13+886	14+309
	17+274	18+612	1,338	—	18+430	
	25+110	25+612	502	—	—	—
Giulianova - Teramo. (150)	0+846	25+225	24,379	Colleranesco - Mosciano S. Angelo - Notaresco - Bellante Ripattone - Castellalto Canzano - Nepezzano - Teramo.	1+661	24+102

Compartimento di Roma.

LINEE	Progressive chilometriche estreme: dal chilom.	al chilom.	Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria: Stazioni e Fermate	Case Cantoniere: dalla	alla
Roma - Grosseto (escl.) (53)	1+601	8+895	7,294	Roma Tuscolana .	2+580	8+149
	9+161	79+840	70,679	Magliana-Ponte Galera - Maccarese - Palidoro - Palo - Furbara - S. Severa - S. Marinella. . . .	9+781	79+460
	81+525	187+344	105,819	Guglielmi-Corneto-Montalto di Castro - S. Agostino (raddoppio) - Chiarone - Capalbio - Orbetello - Albegna - Talamone-Alberese - Ripescia (raddoppio)	81+641	186+424
Palo-Ladispoli (53)	48+148	50+506	2,358	Ladispoli	49+210	
Pontegalera - Fiumicino. (56)	22+440	33+016	10,576	Porto - Fiumicino .	24+213	31+603
Roma - Cassino (incl.) (59)	1+601	32+737	31,136	Mandrione (bivio)-Ciampino - Monte Compatri Colonna .	2+653	32+642
	38+200	112+053	73,853	Labico - Valmontone - Segni Paliano - Anagni - Sgurgola - Morolo - Ferentino Supino - Frosinone-Ceccano-Pofi Castro-Ceprano	38+744	110+368
	129+035	138+568	9,533	Cassino	129+271	136+419
Ciampino-Frascati. (60)	0+000	3+251	3,251	Ciampino. . . .	0+100	2+849

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Ciampino-Velletri - Segni P. (61)	0+000	25+933	25,933	Ciampino - Frattocchie - Pavona - Cecchina - Civita Lavinia	3+302	24+973
	30+115	36+700	6,585	Ontanese	30+124	32+944
	39+365	50+419	11,054	Artena Valmontone - Segni Paliano .	39+371	50+341
Velletri-Terracina. (62)	2+400	79+296	76,896	Giulianello Roccamassima - Cori - Cisterna-Norma Ninfa-Sermoneta Bassiano-Sezze Romano - Piperno - Sonnino - Frasso - Terracina .	2+854	79+210
Caianello-Vairano (esclusa) - Isernia. (64)	0+348	39+870	39,522	Presenzano - Sesto Campano - Capriati al Volturno-Venafro-Roccaravindola-Monteroduni Macchia - S. Agapito Longano.	2+284	39+739
	44+500	45+248	748	—	45+078	
Roma - Orte - Chiusi (esclusa). (81)	1+601	30+970	29,369	Portonaccio - Sette Bagni - Monterotondo	2+994	29+987
	36+697	37+991	1,294	Fara Sabina . . .	36+924	
	39+352	65+975	26,623	Poggio Mirteto - Stimigliano	39+734	65+119
	68+293	92+370	24,077	Civita Castellana Magliano - Gallese - Orte - Bassano in Teverina	68+839	91+859

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere	
					dalla	alla
Roma - Orte - Chiusi (esclusa). (81).	95+372	99+050	3,678	Attigliano. . . .	95+758	98+884
	101+693	133+650	31,957	Alviano-Castiglione in Teverina - Orvieto	102+004	131+811
	162+590	163+676	1.086	—	—	—
Orte - Terni - Falconara - Ancona. (105) Tronco Orte - Terni (escl.).	82+789	107+000	24,211	Nera Montoro - Narni	82+895	106+863
Roma - Sulmona. (106)	1+601	68+556	66,955	Roma P. Maggiore - Prenestina - Cervara di Roma - Salone - Lunghezza - Bagni - Montecelio S. Angelo - Palombara Marcellina - Tivoli - S. Polo dei Cavalieri - Castel Madama - Vicovaro - Mandela - Cineto Romano - Roviano - Arsoli - Riofreddo . . .	1+879	68+221
Attigliano - Viterbo. (116)	0+000	2+958	2,958	Attigliano da Roma Ter.	1+279 97+383	2+792 98+884
	3+402	5+642	2,240	Sipicciano . . .	4+673	
	12+450	14+542	2,092	—	13+035	14+526
	20+747	26+400	5,653	—	21+018	25+696
	27+500	35+080	7,580	—	27+683	34+133

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Pescara (escl.) Sulmona. (143)	1+506	1+739	233	—	1+732	
	4+450	5+879	1,429	—	5+504	
	6+829	30+583	23,754	Chieti - Manoppello - Alanno	7+259	30+565
	31+301	34+033	2,732	—	32+195	33+553
Sulmona - Isernia. (151)	86+218	87+404	1,186	S. Pietro Avellana	86+306	87+007
	103+534	106+501	2,967	Pescolanciano Chianci	103+548	105+968
	122+418	124+538	2,120	Pettoranello . . .	122+587	123+957
	125+559	128+731	3,172	Isernia	126+064	45+717 da Caianello
Roma Tuscolana - B. Mandrione.	0+000	1+738	1,738	Roma Tuscolana - Mandrione (bivio) .	—	—
Roma Tusc. - Portonaccio.	0+000	3+509	3,509	Roma Tuscolana .	1+661	2+951
Roma Tusc. - Prenestina.	0+000	2+157	2,157	Roma Tuscolana .	—	—
Portonaccio - Prenestina.	0+341	2+154	1,813	—	0+771	1+936

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla

Compartimento di Napoli.

LINEE	dal chilom.	al chilom.	Lunghezze dei tratti	Stazioni e Fermate	dalla	alla
Cassino (escl.) - Napoli. (59)	138+568	141+062	5,494	—	139+066	143+459
	162+301	170+610	8,309	Tora Presenzano - Caianello Vairano.	162+336	170+599
	183+360	186+456	3,096	Gaeta (bivio) . .	184+508	186+069
	192+267	194+275	2,008	—	192+941	193+996
	195+700	203+728	8,028	—	195+711	202+830
Sparanise - Gaeta. (65)	2+805	6+381	3,576	Gaeta Elena (bivio) - Maiorisi	3+653	6+035
	19+941	33+929	13,988	Cellole Fasani - SS. Cosma e Damiano Castelforte	19+957	33+691
Cancello-Avellino. (66)	22+998	27+012	4,014	—	—	—
	28+573	30+430	1,857	—	—	—
	31+133	32+436	1,303	—	—	—
Avellino-Benevento. (67)	5+803	29+468	23,665	Prata Pratola - Tufo - Altavilla Irpina - - Chianche - Benevento Porta Rufina .	6+075	29+142

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Avellino-Rocchetta S. Antonio. (68)	10+190	11+200	1,010	Montefalcione . .	10+197	10+879
	16+491	40+941	24,450	Montemiletto - Lapio - Taurasi - Luogosano - S. Mango - Paternopoli - Castelvetere - Castelfranci - Montemarano - Cassano Irpino . .	16+967	40+596
	43+363	44+747	1,384	Montella	43+674	44+335
	57+570	118+368	60,798	S. Angelo dei Lombardi - Lioni - Morra Irpino - Conza Andretta - Cairano - Calitri Poscopagano - Rapone Ruvo - Monticchio - Aquilonia - Monteverde - Pisciolo	57+590	117+894
Napoli - Taranto. (71) *a*) Tronco Napoli Metaponto.	59+914	101+310	41,396	Pontecagnano-Montecorvino - Battipaglia - Eboli Campagna - Persano - Contursi	59+922	101+121
	104+966	113+010	8,044	Sicignano (bivio) - Buccino - Ponte S. Cono	105+735	112+805
	121+825	125+449	3,624	Balvano Ricigliano.	121+872	124+122

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Napoli - Taranto. (71) a) Tronco Napoli-Metaponto.	126+563	146+500	19,937	Bella Muro - Baragiano.	126+613	146+273
	158+299	271+167	112,868	Potenza di Basilicata - Vaglio di Basilicata-Brindisi di Montagna - Trivigno - Albano di Lucania - Campomaggiore Pietrapertosa - Calciano Tricarico - Grassano Garaguso - Salandra Grottole - Ferrandina Pomarico Miglionico - Pisticci - Bernalda - Metaponto.	158+788	270+874
b) Tronco Taranto - Metaponto.	0+000	43+217	43,217	Taranto - Chiatona - Ginosa	1+273	42+896
Taranto Brindisi. (73)	0+000	19+175	19,175	Taranto - Monteiasi Montemesola - Grottaglie	1+367	19+162
	23+277	65+905	42,628	Francavilla Fontana - Oria - Latiano - Mesagne . . .	24+041	65+078
Sicignano-Lagonegro. (75)	1+525	4+800	3,275	Sicignano (bivio).	2+396	4+303
	24+259	36+453	12,194	Polla - Atena . .	25+138	36+327
	45+221	47+299	2,078	Sassano Tegiano .	46+031	47+072
	55+216	60+373	5,157	Montesano . . .	55+672	59+711

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Foggia (incl.) - Brindisi. (141)	525+348	605+901	80,553	Foggia - Incoronata - Orta Nova - Stornara (raddoppio) - Cerignola Campagna - Candida - Trinitapoli - Ofantino - Barletta.	526+770	605+892
	616+380	617+046	666	—	616+986	
	640+122	648+013	7,891	—	640+142	647+865
	649+000	657+033	8,033	—	650+214	656+673
	659+372	677+988	18,616	Noicattaro - Mola di Bari	660+212	677+983
	685+340	759+539	74,199	Monopoli - Fasano - Cisternino - Ostuni - Carovigno - S. Vito d'Otranto - Brindisi.	685+803	759+297
Brindisi Otranto (141)	759+539	802+721	43,182	Brindisi - Tuturano - S. Pietro Vernotico - Squinzano - Trepuzzi - Surbo - Lecce	760+310	802+719
	804+738	818+600	13,862	S. Donato di Lecce - Galugnano - Sternatia - Zollino. . .	804+777	817+932
	823+179	824+481	1,302	—	823+290	
	830+445	830+545	100	—	—	—
	833+152	845+000	11,848	Cannole - Giurdignano - Otranto. .	836+312	843+867
Cerignola stazione-Città. (141)	0+000	7+101	7,101	Cerignola Campagna - Cerignola Città.	0+538	6+199

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Ofantino-Margherita di Savoia. (141)	0+375	5+710	5,335	Ofantino - Margherita di Savoia . . .	—	—
Brindisi-Porto di Brindisi.	0+000	1+736	1,736	Brindisi - Porto di Brindisi	—	—
Foggia-Napoli (144)	0+000	58+183	58,183	Foggia - Cervaro - Giardinetto Troia - Bovino - Orsara di Puglia - Montaguto Panni - Savignano Greci - Pianerottolo di Ariano	0+742	58+166
	72+430	148+717	76,287	Montecalvo Buonalbergo - Tavernolo (rifornitore) - Apice S. Arcangelo - Paduli - Benevento - Vitulano - Casalduni Ponte - S. Lorenzo Maggiore - Solopaca - Telese Cerreto - - Amorosi - Frasso Telesino Dugenta. .	73+030	147+466
	170+546	172+389	1,843	—	170+555	171+771
	172+583	173+142	559	—	172+854	
Cervaro-Candela. (145)	8+854	38+350	29,496	Ordona - Ascoli Satriano - Candela .	9+264	38+184
Bari-Taranto (146)	0+604	2+078	1,474	—	0+885	2+061
	3+888	5+313	1,425	—	3+893	5+168

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Bari-Taranto (146)	66+600	82+704	16,104	S. Basilio Mottola - Castellaneta . . .	66+612	81+125
	92+556	114+529	21,973	Palagiano Mottola - Massafra - Taranto.	93+085	113+005
Termoli (escl.) - Campobasso. (147)	0+000	29+685	29,685	Termoli - Guglionesi Portocannone - S. Martino in Pensilis - Ururi Rotello.	0+292	29+649
	47+630	50+379	2,749	Casacalenda Guardialfiera.	48+019	49+277
	57+067	58+764	1,697	Ripabottoni S. Elia.	57+688	58+615
Benevento - Campobasso. (148)	0+000	20+495	20,495	Benevento - Pietra Elcina.	0+950	19+989
	28+254	28+530	276	—	28+264	
	40+376	45+809	5,433	Morcone	40+390	45+726
	56+150	62+966	6,816	Sepino - S. Giuliano del Sannio . . .	56+276	61+581
	65+745	70+465	4,720	Bosco Redole (bivio).	66+552	70+469
Campobasso - Isernia. (151) Tronco Campobasso-Carpinone (esclusa).	0+000	23+080	23,080	Guardiaregia - Campochiaro - S. Polo Matese - Boiano - S. Massimo - Cantalupo del Sannio e Macchiagodena - S. Angelo in Grotte. .	0+118	22+741
	25+322	28+591	3,269	—	27+805	

LINEE	Progressive chilometriche estreme dal chilom.	al chilom.	Lunghezze dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	alla
Foggia-Lucera (152)	0+000	19+627	19,627	Foggia - Vaccarella - Pellegrini - Lucera.	0+675	19+496
Foggia-Manfredonia. (153)	0+000	36+096	36,096	Foggia - Tortorella - Amendola - Fontanarosa - Frattarola - Manfredonia . . .	0+742	35+145
Candela-Rocchetta S. Antonio 154)	38+350	49+294	10,944	Candela - Rocchetta S. Antonio	39+052	48+970
Rocchetta S. Antonio - Potenza (154)	49+294	64+742	15,448	Rocchetta S. Antonio	49+761	64+412
	68+261	69+950	1,689	—	68+583	
	74+940	75+100	160	—	—	—
	76+739	79+091	2,352	—	76+765	78+532
	79+261	96+424	17,163	Forenza - Castel Lagopesole	79+486	96+291
	105+394	109+711	4,317	—	106+211	109+616
	116+689	118+329	1,640	Potenza di Basilicata Inferiore . . .	117+752	
Rocchetta S. Antonio - Gioia del Colle. (155)	0+000	52+759	52,759	Rocchetta S. Antonio - S. Nicola di Melfi - Rapolla Lavello - Venosa - Palazzo San Gervasio Montemilone . . .	0+463	52+377
	59+768	92+934	33,166	Poggiorsini Gravina - Gravina. . . .	60+485	92+924

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Zollino - Gallipoli. (156)	0+000	7+380	7,380	Zollino - Soleto - Galatina	0+482	6+859
	13+190	34+670	21,480	Galatone - Nardò Centrale - Sannicola - Alezio - Gallipoli.	15+875	31+632
Barletta - Spinazzola. (157)	0+000	37+100	37,100	Barletta - Canne - Canosa di Puglia . .	0+290	36+973
	41+130	62+000	20,870	Minervino Murge-Acquatetta	42+065	61+138
Lecce - Francavilla. (158)	0+000	2+000	2,000	Lecce	0+406	1+470
	11+990	34+500	22,510	Campi Salentina - Salice Veglie - Guagnano - S. Pancrazio Salentino . . .	13+745	33+694
	42+100	45+200	3,100	—	43+244	
	54+850	55+000	150	—	—	—
	56+400	56+800	400	—	56+764	
	57+525	58+000	475	—	57+979	
	59+770	61+770	2,000	Francavilla Fontana	60+606	
Novoli-Nardò. (158)	1+125	4+482	3,357	Carmiano Magliano	1+130	3+436
	6+090	7+550	1,460	Monteroni di Lecce.	—	—
	8+625	25+380	16,755	Copertino - Nardò Città	9+095	25+259

Compartimento di Reggio Calabria

LINEE	Progressive chilometriche estreme dal chilom.	al chilom.	Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria: Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	alla
Battipaglia (escl.) – Reggio Calab. (74)	0+408	35+219	34,211	S. Nicola Varco – Albanella – Capaccio Roccadaspide – Pesto – Ogliastro Cilento – Agropoli . .	0+421	34+903
	40+079	42+101	2,022	Rutino	40+194	42+008
	44+926	62+400	17,474	Omignano-Castelnuovo Vallo – Casal velino – Ascea. . .	44+935	62+377
	74+372	75+611	1,239	S. Mauro La Bruca.	74+922	
	79+145	99+028	19,883	Centola – Celle di Bulgheria Roccagloriosa – Torre Orsaia – Policastro del Golfo	79+195	97+919
	121+175	123+159	1,984	—	121+524	122+637
	126+000	279+642	153,642	Praia d'Aieta Tortora – Casaletto – Scalea – Verbicaro Orsomarso – Grisolia Cipollina – Cirella Maierà – Diamante – Belvedere Marittimo – Capo Bonifati – Cetraro – Acquappesa – Guardia Piemontese – Fuscaldo – Paola – S. Lucido – Fiumefreddo Bruzio – Longobardi – Belmonte Calabro – Amantea – Serra Aiello – Nocera Tirinese – Falerna – S. Eufemia M. – S. Eufemia Bif. – San Pietro a Maida – Curinga – Francavilla Angitola . . .	126+134	279+055

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Battipaglia (escl.) - Reggio Calab.) (74)	284+443	298+544	14,101	Monteleone Porto S. Venere - Briatico	284+840	297+722
	315+582	318+582	3,000	Ricadi	315+900	317+699
	320+624	321+780	1,156	--	321+264	
	324+326	324+727	401	—	324+670	
	325+157	326+499	1,342	Ioppolo.	325+243	326+291
	333+300	353+082	19,782	Rosarno - Gioia Tauro.	333+413	353+071
Sibari-Pietrafitta. (76) *a*) Tronco Sibari-Cosenza.	0+200	68+766	68,566	Cassano al Ionio - Spezzano Castrovillari - Tarsia - San Marco Roggiano - Mongrassano Cervicati - Torano Lattarico - Acri Bisignano - Montalto Rose - Rende S. Fili - Cosenza	0+981	68+443
b) Tronco Cosenza-Pietrafitta	0+000	1+284	1,284	Cosenza - Cosenza Casali	—	—
S. Eufemia - Catanzaro Marina. 77)	0+000	20+113	20,113	S. Eufemia Biforcazione - Sambiase - Nicastro - Feroleto Antico.	1+372	19+911
	24+612	27+284	2,672	Marcellinara. . .	24+943	26+952
	27+987	30+198	2,211	Settingiano . . .	28+940	30+114
	31+643	32+919	1,276	—	31+982	
	33+410	46+422	13;012	Catanzaro Sala - Santa Maria di Catanzaro - Catanzaro Marina.	33+855	45+546

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Metaponto - Reggio-Calabria. (78)	43+598	190+945	147,347	S. Basilio Pisticci - Montalbano Ionico - Policoro - Nova Siri - Rocca Imperiale - Monte Giordano - Roseto Capo Spulico - Amendolara - Trebisacce - Villapiana - Torre Cerchiara - Sibari - Corigliano Calabro - Rossano - Mirto Crosia - S. Giacomo Calopezzati - Pietrapaola - Campana - Cariati - Crucoli.	43+778	189+845
	206+945	278+300	71,355	Torre Melissa - Strongoli - Cotrone - Pudano - Cutro - Isola Capo Rizzuto - Roccabernarda - Botricello - Cropani .	207+343	278+196
	281+691	298+611	16,920	Simmeri e Crichi - Catanzaro Marina .	282+020	298+278
	313+613	314+418	805	—	—	—
	323+401	326+609	3,208	Badolato	324+292	325+815
	333+302	365+706	32,404	Guardavalle - Monasterace Stilo - Riace - Caulonia - Roccella Ionica . . .	334+249	365+436
	372+997	376+494	3,497	—	373+900	375+474
	377+628	450+221	72,593	S. Ilario del Ionio - Ardore - Bovalino - Bianconovo - Brancaleone - Capo Spartivento - Palizzi - Bova - Amendolea - - Melito di Porto Salvo - Saline di Reggio.	378+273	449+397

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere	
					dalla	alla

Compartimento di Palermo.

LINEE	dal chilom.	al chilom.	Lunghezze dei tratti	Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Palermo Porto-Por. Empedocle (125) a) Tronco Palermo - Palermo Porto.	0+809	3+698	2,880	—	1+391	2+675
b) Tronco Palermo - Porto Empedocle.	0+000	2+800	2,800	Palermo	0+313	2+080
	9+550	11+284	1,734	Ficarazzi	10+617	
	17+400	22+300	4,900	Casteldaccia - Altavilla.	18+135	21+453
	28+545	30+595	2,050	—	28+696	29+805
	38+783	122+935	84,152	Fiumetorto (bivio) - Cerda - Sciara - Causo - Montemaggiore - Roccapalumba Alia - Lercara - Castronovo di Sicilia - Cammarata - Acquaviva Platani - Sutera Campofranco - Comitini	39+440	122+514
	124+500	126+496	1,996	Aragona Caldare.	124+918	125+701
	136+000	143+867	7,867	Porto Empedocle.	136+175	143+48[illegible]
Messina Porto-Siracusa. (120) a) Tronco Bicocca-Messina.	233+246	237+360	4,114	Bicocca	233+625	237+277
	250+196	253+539	3,343	—	250+243	252+85[illegible]
	275+010	276+491	1,481	—	275+020	
	278+458	286+213	7,755	Fiumefreddo Sicilia - Calatabiano - Alcantara	278+854	285+2[illegible]

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Messina Porto-Siracusa. (120)	233+430	304+549	71,119	Passomartino-Valsavoia - Lentini - Agnone - Brucoli - Augusta - Megara Iblea - Priolo Melilli.	235+007	303+616
b) Tronco Bicocca-Siracusa.	311+262	312+177	915	Siracusa	311+826	
Valsavoia-Caltagirone. (121)	248+913	264+469	15,556	Leone - Scordia.	249+092	263+504
	281+673	282+823	1,150	Mineo	281+834	282+467
	298+481	301+381	2,900	—	299+459	300+627
	303+156	313+073	9,917	—	303+879	313+028
Siracusa Porto-Licata (molo e porto). (122) a) Diramazione ai Porto di Siracusa.	312+548	313+774	1,226	Siracusa Porto.	313+078	
b) Tronco Siracusa-Spaccaforno.	312+177	321+655	9,478	Siracusa-S. Teresa Longarini	313+121	319+845
	325+855	332+400	6,545	Cassibile	326+667	331+608
	340+920	343+218	2,298	—	341+735	342+654
	350+947	365+515	14,568	S. Paolo - Rosolini - Spaccaforno . . .	351+760	364+656
c) Tronco Licata-Licata Porto	199+773	201+246	1,473	Licata - Licata Porto	200+107	201+176

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
	199+986	255+710	55,724	Falconara – Butera – Terranova – Dirillo – Biscari.	200+537	254+6[illegible]
Siracusa Porto-Licata (molo e porto). d) Tronco-Licata-Spaccaforno	313+000	318+015	5,015	Ragusa Inferiore .	313+800	317+876
	319+565	322+977	3,412	—	320+050	322+650
	325+548	336+084	10,536	Modica – Sicli . .	325+839	335+617
	342+680	348+863	6,183	Sampieri	343+445	348+0[illegible]
	358+584	359+769	1,185	—	359+475	
	363+515	364+139	624	Spaccaforno . . .	363+538	
Bicocca-S. Caterina X.-Canicatti – Aragona. (123) a) Tronco S. Caterina X. – Bicocca.	125+773	147+113	21,340	S. Caterina Xirbi – Imera – Villarosa .	125+977	146+2[illegible]
	160+070	233+246	73,176	Leonforte – Assoro Valguarnera – Raddusa – Agira – Catenanuova Centuripe – Muglia – Sferro – Gerbini – Portiere Stella – Simeto - Motta S. Anastasia – S. Martino Piana – Bicocca	160+414	233+0[illegible]
b) Tronco S. Caterina X.-Canicatti.	126+011	127+600	1,589	—	126+551	127+3[illegible]
	132+299	152+352	20,053	S. Cataldo – Pipetaro – Serradifalco .	132+744	150+8[illegible]
Termini Imerese-Messina. (124)	43+085	67+101	24,016	Fiumetorto (bivio) – Buonfornello - Campofelice – Lascari – Cefalù.	43+085	67+0[illegible]

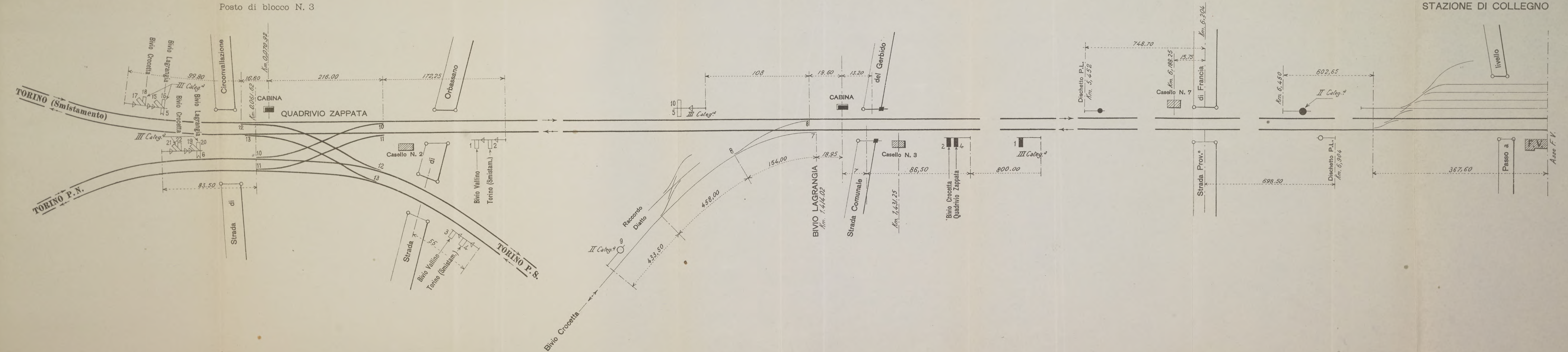
LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone di malaria		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Termini Imerese-Messina. (124)	67+866	68+516	650	—	67+960	68+395
	70+571	71+571	1,000	—	70+810	
	74+901	75+201	300	—	74+970	
	81+521	152+147	70,626	Pollina - Tusa - S. Stefano di Camastra - Caronia - San Fratello Acquedolci - S. Agata di Militello - S. Marco d'Alunzio Torrenova - Zappulla - Naso Capo d'Orlando - Brolo Ficarra - Piraino S. Angelo .	82+136	151+328
	161+921	202+672	40,751	Patti - Oliveri - Falcone - Castroreale Novara Furnari - Castroreale Bagni - Barcellona - Milazzo - S. Filippo Archi - S. Lucia	162+654	202+016
	205+646	209+561	3,915	Venetico Spadafora - S. Martino . . .	205+754	209+108
Roccapalumba S. Caterina X. (126)	69+410	106+065	36,655	Marcatobianco-Valledolmo - Vallelunga - Villalba - Mariano-poli.	69+658	105+681
	112+300	125+773	13,473	Mimiani S. Cataldo - S. Caterina Xirbi .	112+606	125+412
Canicattì-Licata (127)	168+718	188+075	19,357	Campobello Ravanusa - Favarotta. .	169+954	187+729
	188+450	199+773	11,323	S. Oliva - Licata .	188+693	198+893

LINEE	Progressive chilometriche estreme		Lunghezze dei tratti	FABBRICATI COMPRESI NELLE ZONE DI MALARIA		
	dal chilom.	al chilom.		Stazioni e Fermate	Case Cantoniere dalla	Case Cantoniere alla
Palermo-Trapani (159)	15+471	17+584	2,113	Capaci	16+014	17+578
	32+900	33+302	402	Cinisi Terrasini. .	33+263	
	39+407	107+143	67,736	Lo Zucco Montelepre – Partinico – Trappeto – Balestrate – Castellammare – Segesta – Alcamo Calatafimi – Ghibellina – S. Ninfa Salemi .	40+018	106+895
	120+210	137+384	17,174	Campobello di Mazzara – S. Nicola . .	120+238	135+169
	138+520	157+543	19,023	Bambina – Terrenove	139+090	157+061
	159+986	187+715	27,729	Spagnuola – Ragattisi – Marausa – Paceco	161+072	185+445

Indice alfabetico delle stazioni e fermate comprese nell'Elenco.

Allegato all' Ordine di Servizio N. 348 - 1908.

Attivazione del doppio binario fra il quadrivio Zappata e Collegno

11!

To
To
To
To
To
Tr
Tr
Tr
Tr
Tr
Tr
Tr
Tr
Tr
Tr
Tr
Tu
Tu
Tu

Ur

Va
Va
Va
Va
Va
Va
Va
Va

Ordine di Servizio N. 348.

(SERVIZIO XI)

Attivazione del Servizio a doppio binario fra il Quadrivio Zappata e la stazione di Collegno e di una cabina di apparati centrali al bivio Lagrangia.

(Vedi Ordine di Servizio N. 95-1907).

A partire dai treni 2003 e 1006 del giorno 1° dicembre 1908 principierà il servizio a doppio binario fra il quadrivio Zappata e la stazione di Collegno della linea Torino-Modane e verrà attivata la cabina di apparati centrali impiantata al Bivio Lagrangia per la manovra dei corrispondenti deviatoi e segnali nonchè il doppio segnalamento a protezione del bivio stesso verso Modane.

I segnali del bivio verso il quadrivio Zappata ed il Bivio Crocetta e quelli del quadrivio medesimo non subiranno alcuna variazione.

Invece il dischetto al km. 5.452, a protezione del passaggio a livello del Casello 7, e che ora trovasi alla destra rispetto ai treni pari, verrà trasportato a sinistra ed alla medesima progressiva, rimanendo nell' attuale posizione il dischetto verso i treni dispari.

Il disco girevole di 2ª categoria a protezione della stazione di Collegno, verso Torino, attualmente posto al Km. 6.714 verrà trasportato da destra a sinistra dei treni in arrivo e al Km. 6.450, ossia a m. 600 circa dal deviatoio estremo d'ingresso.

Nello schizzo sono indicati oltre il nuovo dispositivo dei deviatoi e dei segnali del quadrivio Zappata, del bivio Lagrangia e della stazione di Collegno verso Torino, anche le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina o di scorta ai treni, segnando a semplice contorno i segnali già in funzione e che non subiranno modificazioni, ed in tinta nera i nuovi segnali.

Di fianco a ciascuna ala dei semafori a due ali, poste l'una sopra l'altra, è specificata la direzione a cui la medesima comanda, ed i segnali che nello schizzo non portano indicazione di categoria devono intendersi di prima.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 349.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa per viaggi con treni accelerati, omnibus e misti sulla linea Milano-Treviglio-Bergamo.

A datare dal 1° dicembre 1908 sarà estesa alla linea Milano-Treviglio-Bergamo la tariffa per viaggi con treni accelerati, omnibus e misti, compresa nella 27ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti (edizione settembre 1900).

Dalla data suddetta i treni accelerati, omnibus e misti adibiti al servizio esclusivo della linea Milano-Treviglio-Bergamo saranno composti di sole vetture di 1ª e 3ª classe.

Dovranno del pari essere formate di sole vetture di 1ª e 3ª classe le sezioni da e per Bergamo dei treni accelerati, omnibus e misti della linea Milano-Venezia che già attualmente sono provvisti di carrozze in servizio diretto fra Milano e Bergamo. In queste sezioni dovranno prendere posto i viaggiatori con biglietti rilasciati in base alla nuova tariffa.

Negli altri treni accelerati, omnibus e misti della linea Milano-Venezia, i viaggiatori di cui si tratta potranno liberamente accedere in qualsiasi vettura, prendendo posto in 1ª od in 3ª classe secondo il biglietto di cui sono muniti.

Rimane inteso che nei treni provvisti delle sezioni Milano-Bergamo, quando i posti messi in queste a disposizione non siano sufficienti, i viaggiatori provvisti di biglietti rilasciati in base alla nuova tariffa potranno essere ammessi nelle altre vetture, nelle classi corrispondenti ai biglietti stessi.

Pei viaggi da effettuarsi coi treni diretti si continueranno a distribuire biglietti ai prezzi della tariffa normale.

I ragazzi di statura inferiore ad un metro sono trasportati gratuitamente nei soli treni accelerati, omnibus o misti, purchè non occupino un posto di viaggiatore e siano accompagnati da persona adulta; per tutti gli altri viaggianti nei treni stessi, dovrà essere pagata la tariffa per gli adulti. Pei viaggi dei ragazzi nei treni diretti, restano ferme le disposizioni dell'art. 17 delle tariffe e condizioni pei trasporti.

Nei prezzi della menzionata tariffa essendo già compreso

l'importo della tassa di bollo, nessuna ulteriore esazione deve aver luogo per tale titolo. Le stazioni dovranno quindi limitarsi a riscuotere, per i biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno che rilasceranno in base alla tariffa medesima, il prezzo sugli stessi stampato.

Sono mantenuti in vigore, ai prezzi attuali, i biglietti di andata e ritorno ora in distribuzione fra le stazioni della linea Milano-Treviglio-Bergamo e valevoli anche per i treni diretti.

Non è ammesso il cumulo dei prezzi della nuova tariffa con quelli delle tariffe in vigore sulle altre linee della rete dello Stato, e perciò i biglietti che fossero richiesti per viaggi in servizio cumulativo fra le stazioni della Milano-Treviglio-Bergamo e quelle di altre linee, dovranno essere rilasciati ai prezzi della tariffa ordinaria o di quella differenziale *A*, a seconda dei casi, riscuotendo sempre, in aggiunta ai prezzi stessi, la tassa di bollo.

Nulla è innovato sulla linea Milano-Treviglio-Bergamo per quanto concerne i viaggi con biglietto di abbonamento ordinario o speciale, o con biglietto a itinerario combinabile e combinato, nè per quelli in base alle concessioni speciali od al regolamento pei trasporti militari; pei quali viaggi è pure conservato il servizio cumulativo fra la linea medesima e le altre linee della rete dello Stato, in base alle norme vigenti su queste ultime, e per tutte e tre le classi.

Potranno quindi essere rilasciati biglietti di abbonamento ordinario e speciale, e biglietti combinabili o combinati delle tre classi comprendenti percorsi sulla linea Milano-Treviglio-Bergamo, e, pei viaggiatori aventi titolo alle concessioni speciali ed alle tariffe del regolamento pei trasporti militari, i biglietti potranno essere rilasciati direttamente per la stazione di definitiva destinazione, coi prezzi conteggiati in base alle rispettive tariffe ridotte per l'intero percorso cumulato e con la riscossione della tassa di bollo anche per i viaggi in partenza da stazioni della linea suddetta.

Tutti i biglietti delle categorie ora indicate, nonchè quelli a tariffa intera o differenziale *A*, e di andata e ritorno a tariffa normale, rilasciati per la seconda classe e comprendenti percorsi sulla linea Milano-Treviglio-Bergamo, e così pure i biglietti di abbonamento ordinario e quelli a tariffa intera di treno diretto, di andata e ritorno a tariffa normale in servizio

interno di detta linea, stati del pari rilasciati per la seconda classe, sono validi sulla linea medesima, senza ulteriore pagamento, per la 1ª classe dei treni accelerati, omnibus o misti adibiti al servizio locale e sprovvisti di vetture di 2ª classe.

Le stazioni della linea Milano-Treviglio-Bergamo riceveranno dal Controllo prodotti di Firenze le necessarie istruzioni per la compilazione della contabilità relativa ai nuovi biglietti emessi in base alla tariffa di cui si tratta.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 350.

(Servizio VII)

Apertura all'esercizio della fermata di Villaverla-Montecchio.

Dal 1° dicembre 1908 verrà aperta all'esercizio la fermata di Villaverla-Montecchio al km. 15 + 646 della linea Vicenza-Schio fra le stazioni di Dueville e di Thiene.

La nuova fermata ha i seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori a sinistra nel senso Vicenza-Schio;

binario di raddoppio della lunghezza utile di m. 295 compreso fra i deviatoi estremi, situati rispettivamente alle progressive km. 15 + 398 e 15 + 784;

un binario tronco staccantesi dalla prima linea;

un binario di raccordo con lo Stabilimento per la fabbricazione di laterzii di proprietà della Ditta Pietro Trevisan, pure allacciato alla prima linea;

Semafori collocati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo, ed alla distanza dall'asse del F. V. di m. 749.15 quello verso Dueville e di m. 938.85 quello verso Thiene;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 1332 con la chiamata A.

La nuova fermata viene ammessa al Servizio dei viaggiatori, bagagli e cani nonchè a quello delle merci a piccola velocità ordinaria limitatamente ai trasporti a vagone completo, tanto in arrivo che in partenza, per conto della suddetta Ditta Trevisan Pietro, alle condizioni di cui l'avvertenza C, a pagina 5 del Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908), senza bisogno però di preventiva autorizzazione per l'eseguimento dei trasporti stessi.

Nel Volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 106 — inserire fra i nomi delle stazioni Villastellone e Villetta-Malagnino:

Villaverla-Montecchio	Vicenza-Schio	Venezia (Sez. Verona)	Vicenza	47	V	B	-	—	0 (10)	—	—	S	—	—	—	-	—	-	—	—

riportando in calce la nota:

(10) Limitatamente ai trasporti a vagone completo per conto della Ditta Pietro Trevisan, che ha Stabilimento raccordato secondo le norme stabilite nell'avvertenza C, a pagina 5, senza bisogno della preventiva autorizzazione;

a pag. 128 (tabella 47) — inserire fra i nomi delle stazioni Dueville e Thiene quello della fermata di Villaverla-Montecchio con le seguenti distanze:

da Vicenza	km.	16	da Thiene	km.	7
» Cavazzale	»	8	» Schio	»	16
» Dueville	»	3			

a pag. 237 — inserire fra i nomi delle stazioni Villastellone e Villetta Malagnino:

Villaverla-Montecchio	157.95.107 141.29.15	1234	1248

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 351.

(SEVIZIO VIII)

Servizio Italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 276-1908)

Col 15 novembre 1908, la stazione di *Teplitz-Schlossgarten* appartenente alle ferrovie della Boemia occidentale e già compresa nell'elenco delle stazioni estere, è stata ammessa, mediante ricarteggio, al servizio diretto per i trasporti da eseguirsi sotto il regime della tariffa diretta italo-austro-ungarica.

Le distanze chilometriche da detta stazione ai punti di confine Peri e Pontebba, i gruppi di instradamento ed i prezzi di trasporto, sono quelli ora risultanti nella citata tariffa diretta per la stazione di *Teplitz*.

Di quanto sopra dovrà pertanto prendersi opportuna nota a pag. 185 nell'elenco delle stazioni austro-ungariche, nonc nella Parte V della tariffa italo-austro-ungarica (Tariffe a grande e a piccola velocità) e precisamente a pag 312, 313, 316, 318, 319, 322, 332, 334 e 335 ove figura appunto la detta stazione di Teplitz.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 352.

(SERVIZIO I)

Dirigenza dei Compartimenti di Roma e di Ancona.

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione in data 6 novembre 1908 il Sig. Cav. Ing. Dainello Dainelli è stato chiamato, a datare dal 1° dicembre 1908, alle funzioni di Capo Compartimento per la Direzione Compartimentale di Roma, cessando con la stessa data dall'incarico temporaneo di disim-

Allegato alla Circolare N. 265 - 1908.

Trasporti a domicilio nelle stazioni della Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto.

STAZIONE		Grande velocità (1)			Piccola Velocità		
		Mercanzie in genere	Mobilio ed oggetti voluminosi	Tassa minima per spedizione	Mercanzie in genere	Mobilio ed oggetti voluminosi	Tassa minima per spedizione
		Per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.		
Massa Marittima	Città vecchia	0 30	0 50	0 15	0 25	0 35	0 10
	Città nuova	0 35	0 55	0 15	0 30	0 40	0 10

(1) Per le spedizioni di pacchi ferroviari (speciali N. 1 e 11 G. V.) si applica in ogni caso la tassa minima.

Norme e condizioni. Valgono quelle in vigore pei trasporti a domicilio nelle stazioni delle Ferrovie dello Stato.

Condizioni particolari. 1. Per i colli indivisibili superanti il peso di un quintale da levarsi o rendere a domicilio ai piani superiori od a locali sotterranei, la tassa sarà raddoppiata, e per gli oggetti voluminosi (in tal caso) sarà invece aumentata del 30 per cento.

2. Per le località comprese fra la stazione e la città i prezzi si applicheranno ritenendo la tratta cominciata come compiuta.

Avvertenze. 1. Resta escluso dal predetto servizio il trasporto dei gruppi di valore ed oggetti preziosi, nonché delle merci tassativamente escluse dal servizio a domicilio nelle Ferrovie dello Stato.

2. Per le spedizioni da consegnarsi piuttosto a Massa - Marittima Città vecchia che nella parte di Città nuova, ovvero per le merci da consegnarsi ai piani superiori od ai locali sotterranei, i mittenti devono indicare sulle richieste di spedizione la parte di città in cui si trova l'abitazione del destinatario, ovvero il piano o locale a cui la merce deve essere recapitata affine di poter riscuotere ed applicare la tassa dovuta.

pegnare le funzioni di Capo Compartimento per la Direzione Compartimentale di Ancona e dalla dirigenza del Servizio Materiale e Trazione della ex rete Meridionale.

In conseguenza di tale disposizione, il Capo Servizio Sig. Comm. Ing. Emilio Ovazza, Capo del Servizio Centrale XII, cessa dall'incarico, che gli era stato temporaneamente conservato, delle funzioni di Capo Compartimento per la Direzione Compartimentale di Roma.

Con la medesima deliberazione e con la stessa decorrenza suddetta il Sig. Cav. Ing. Edoardo Doux è stato chiamato alle funzioni di Capo Compartimento per la Direzione Compartimentale di Ancona.

Con la stessa data del 1° dicembre 1908 la dirigenza della Divisione trazione e materiale di Ancona sarà assunta dal Sig. Cav. Ing. Quinto Orso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 265.

(SERVIZIO VIII)

Trasporti a domicilio nelle stazioni della Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto.

(Vedi Circolare N. 216 e Ordine di Servizio N. 325-1908)

A datare dal 1° dicembre 1908 verrà attivato il servizio di presa e di consegna delle merci a domicilio fra la stazione di Massa Marittima e la Città omonima, ai prezzi ed alle condizioni che risultano dall'allegato prospetto, che dovrà inserirsi nel Prontuario-Tariffe dei trasporti a domicilio.

Di quanto sopra dovrà pure prendersi nota nelle pubblicazioni relative al servizio cumulativo con la prefata Ferrovia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 264.

(Servizio VIII)

Constatazione straordinaria delle eccedenze e mancanze delle merci e bagagli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 3-1907, Circolare N. 32-1907 e Ordine di Servizio N. 44-1908).

Malgrado le tassative disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 3-1907 e le vive raccomandazioni ripetutamente fatte per l'osservanza di esse, si è avuta occasione di accertare in qualche stazione una considerevole quantità di colli rimasti eccedenti senza essere mai stati notificati al Riparto Pareggi ed alle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico a seconda dei casi.

Così pure si sono riscontrate giacenti molte merci che avevano indicazioni sufficienti per effettuarne il pareggio, che invece non venne effettuato.

Da simili anormalità derivano all'Amministrazione gravi danni, sia per l'inutile lavoro richiesto dalle infruttuose ricerche, sia per le passività incontrate nel rimborsare agli aventi diritto il valore di non pochi dei detti colli ritenuti smarriti.

In attesa delle speciali verifiche sopra luogo che verranno ordinate e con riserva di adottare severe misure disciplinari a carico di chi risultasse responsabile di tali irregolarità, si prescrive intanto che nel periodo dal 1° al 10 dicembre 1908 tutte le stazioni della rete eseguiscano un'accuratissima verifica dei magazzini, piani caricatori, piazzali, ecc. allo scopo di accertare le esistenti eccedenze, nonchè le mancanze di bagagli e di merci.

Ove esistano Agenzie di città, la verifica dovrà avvenire anche nei magazzini delle medesime a cura dei Capi Stazione in loco.

Il risultato della verifica dovrà essere notificato, non più tardi del giorno successivo, mediante apposito rapporto, al quale dovranno essere allegati gli elenchi:

1° dei colli di merci, bagagli e carri completi che sono

già stati denunciati come eccedenti, al Riparto Pareggi o alle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico, secondo le disposizioni dell'Art. 6 del predetto Ordine di Servizio:

a) che non presentano indicazioni nè di provenienza, nè di destinazione;

b) che portano l'indirizzo della stazione cui sono diretti o indicazioni sufficienti a stabilire la loro provenienza.

2° dei colli di merci, bagagli e carri completi che rappresentano nuove eccedenze riscontrate all'atto della verifica:

a) che non presentano indicazioni nè di provenienza, nè di destinazione;

b) che portano l'indirizzo della stazione cui sono diretti o indicazioni sufficienti a stabilire la loro provenienza.

3° delle *nuove* mancanze riscontrate all'atto della verifica.

Resta inteso che pei colli di cui alla lettera *b*) di ciascuno dei predetti elenchi 1° e 2° le stazioni debbono urgentemente:

fare le necessarie pratiche per ottenere i recapiti di trasporto e rivolgersi alle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico quando ne venga ritardato l'invio da parte delle stazioni interessate;

provvedere a norma dell'art. 4 dell'Ordine di Servizio N. 3-1907, effettuandone l'invio alla loro destinazione o facendo le necessarie pratiche colle stazioni mittenti, onde accertare a quali trasporti i medesimi colli appartengono.

Richiamando poi gli art. 11 e 17 del citato Ordine di Servizio, si raccomanda di usare la massima attenzione nell'esaminare i colli, allo scopo di:

accertare scrupolosamente se portino indicazioni che ne stabiliscano la provenienza o la destinazione;

rilevare marche, numeri, etichette, indirizzi e indicazioni di qualsiasi genere che caratterizzano i colli;

determinare esattamente la qualità della merce contenuta nei medesimi, evitando l'indicazione di « contenuto ignoto », al quale scopo si dovrà eseguire, se necessaria e possibile, l'apertura dei colli;

specificare pure esattamente la qualità e la forma dell'imballaggio, evitando assolutamente l'espressione generica di « collo ».

I rapporti della verifica ed i relativi allegati dovranno essere rimessi dalle stazioni alle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico, da cui direttamente dipendono, le quali, dopo averli tutti raccolti, li invieranno al Servizio VIII (Riparto Pareggi) in apposito piego raccomandato. Le medesime Divisioni e Sezioni provvederanno a richiedere i rapporti alle stazioni che non li avessero trasmessi nel termine stabilito.

Nel caso che il risultato della verifica sia negativo non occorrerà rimettere i predetti elenchi, bastando l'invio del rapporto colla indicazione *risultato negativo*.

Dalle Divisioni o Sezioni del Movimento e Traffico le stazioni riceveranno la necessaria fornitura dei moduli per la compilazione del rapporto e degli elenchi suindicati.

Indipendentemente da questa immediata e sommaria comunicazione del risultato della verifica, le stazioni dovranno notificare, nei modi d'uso e coi moduli N. 153 e 154 le nuove mancanze e le nuove eccedenze riscontrate all'atto della verifica ed iniziare o proseguire le necessarie ricerche per il conseguimento dei pareggi in conformità all'Ordine di Servizio N. 3-1907.

Sullo speciale interessamento del personale, e particolarmente dei Capi stazione e dei Capi gestione, si fa assegnamento per vedere eseguita con la massima regolarità questa verifica straordinaria.

Qualunque omissione nell'accertamento dei colli mancanti o eccedenti all'atto della verifica e che venisse in seguito rilevata, sarebbe rigorosamente punita.

Le Divisioni e Sezioni del Movimento e Traffico dovranno accertare a mezzo degli Ispettori e dei Controllori che tutte le stazioni compiano regolarmente la ripetuta verifica straordinaria, attenendosi alle disposizioni suaccennate ed a quelle di dettaglio ch'esse ritenessero di dare.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 266.

(SERVIZIO VIII)

II. Assemblea dei delegati delle Sezioni del Club Alpino Italiano in Torino.

Pei viaggi dei delegati partecipanti all'assemblea sovra accennata devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 15 al 20 dicembre 1908.
Ritorno: dal 20 al 25 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO I - N. 49.

5 DICEMBRE 1908

Bolletino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, dicembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-73.

Ordine di Servizio N. 353.

(SERVIZIO VIII)

Biglietti d'abbonamento per studenti

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

Si avverte che, in seguito a domanda del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, gli alunni della R. Scuola Media di Commercio in Palermo, dipendente dal predetto Dicastero, sono stati ammessi a fruire della tariffa di abbonamento per studenti sotto l'osservanza di tutte le condizioni di applicazione vigenti.

In conseguenza di ciò nell' « *Elenco delle RR. Università, Istituti superiori, ecc., pareggiati, previsti dal comma* a) *del punto 2° della tariffa d'abbonamento per studenti* » (allegato *D* all'Ordine di Servizio N. 55-1907) dovrà essere praticata la seguente aggiunta:

R. Scuola Media di Commercio, *Palermo*.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 354.

(SERVIZIO IV)

Norme per le detrazioni ai premi di regolarità di servizio ai dirigenti di movimento.

(Art. 156 delle disposizioni sulle competenze accessorie).

La liquidazione e le detrazioni relative al premio di regolarità di servizio che si accorda ai dirigenti di movimento (capi stazione, impiegati, applicati ed aiutanti applicati, compresi quelli di scorta in numero superiore al fabbisogno approvato) in applicazione all'art. 156 delle disposizioni sulle competenze accessorie, devono essere fatte con le seguenti norme:

Art. 1. — Il premio assegnato a ciascun agente è liquidato

mensilmente in quote equivalenti al dodicesimo del suo importo annuo e che saranno ridotte:

a) di $^1/_{30}$ per ogni giornata di assenza dal servizio durante il mese, esclusi i giorni di riposo eventualmente previsti dagli orari di servizio, nonchè per ogni giornata in cui l'agente è stato utilizzato in mansioni diverse da quelle di movimento;

b) di $^1/_5$ per ogni irregolarità relativa al servizio movimento (escluse quelle di cui al comma *d*) per la quale sia stata inflitta all'agente *una multa non inferiore all'importo di una giornata di paga*;

c) da $^1/_5$ ad $^1/_3$ per accertata responsabilità o corresponsabilità in ritardi di treni, a seconda dell'entità dei ritardi stessi quando questi siano eguali o superiori:

a 5′ pei treni diretti, direttissimi, treni di lusso, treni reali e celeri per la valigia indiana ed australiana;

a 10′ per gli altri treni viaggiatori, esclusi i merci con viaggiatori;

a 20′ per i treni merci con viaggiatori, treni merci, treni materiali e spartineve.

Per le mancanze sub *b*) e *d*), per le quali sia stata inflitta una sola punizione, si farà una sola detrazione nella misura stabilita al comma *d*).

Art. 2 — In relazione all'ultimo capoverso dell'art 156, in luogo delle detrazioni di cui al comma *b*), *c*) e *d*), si applicherà la perdita del premio per un intero anno all'agente a cui sia inflitta, per mancanze di qualsiasi genere, una delle punizioni degli ultimi tre gradi (proroga del termine normale per l'aumento dello stipendio, degradazione, destituzione).

Quando invece, all'agente sia inflitta la sospensione dal servizio per mancanze di una certa gravità inerenti al servizio di movimento, si applicherà la detrazione di $^1/_{24}$ del premio lordo per l'intero anno per ogni giornata di sospensione inflitta, di guisa che il premio, quando sia deliberata la sospensione per la durata da 1 a 23 giorni, venga a subire la riduzione rispettivamente da $^1/_{24}$ a $^{23}/_{24}$, e che, allorquando la sospensione abbia la durata di 24 o più giorni, si faccia luogo alla perdita totale del premio.

Però, nei casi in cui la sospensione sia stata deliberata in relazione al penultimo capoverso dell'art. 40 del Regolamento

del personale, in sostituzione della proroga del termine normale per l'aumento di stipendio o paga, si applicherà la perdita del premio per l' intero anno, qualunque sia la durata della sospensione stessa.

Art. 3. — Le detrazioni devono, come è ovvio, essere decise ed applicate sempre quando trovino margine nell' ammontare del premio ancora spettante agli agenti.

Le detrazioni dei premi dipendenti da punizioni inflitte saranno notificate agli interessati contemporaneamente alle punizioni.

Le detrazioni medesime, quando siano nella misura e secondo le norme fissate dal presente Ordine di servizio, saranno senz'altro eseguite alla fine di ogni mese dagli uffici dai quali dipendono gli agenti puniti.

Nei casi di sospensioni dal servizio, inflitte per mancanze di una certa gravità inerenti al servizio del movimento, nei quali si ritenesse opportuno, per speciali considerazioni, di applicare detrazioni minori di quelle sopra stabilite, le Divisioni compartimentali, ne faranno di volta in volta, motivata proposta al Direttore Generale a mezzo del Servizio del Personale.

Art. 4. — Agli agenti che prestano *normalmente* servizio per una parte solo della giornata nelle funzioni di dirigenza di movimento si corrisponderà, in relazione al disposto del 4° alinea dell'art. 156, l'intero premio quando la prestazione ha luogo per più di mezza giornata di lavoro, la metà del premio quando la prestazione ha luogo solo per mezza giornata di lavoro o meno. In questo ultimo caso le detrazioni saranno commisurate, secondo le norme suesposte, alla metà del premio normale.

Art. 5. — Nel caso di agenti che durante il mese siano stati residenti in stazioni con premio diverso, la relativa liquidazione sarà fatta proporzionalmente alle giornate di servizio prestate in ciascuna stazione ed in relazione al premio rispettivo. Le detrazioni saranno computate, in base al premio assegnato per la stazione nella quale si trovavano a far servizio al momento della mancanza se esso è minore di quello della stazione di loro residenza; nel caso contrario, in base a quest'ultimo premio.

Art. 6. — Le detrazioni per tutte le mancanze commesse nel corso di un anno solare debbono essere fatte sul premio

dell'anno stesso. La liquidazione mensile dei premi non sarà quindi tenuta in sospeso per il fatto che siano in corso a carico dei singoli agenti, provvedimenti i quali importino una detrazione, ma avrà corso normalmente tenendo conto delle sole detrazioni già deliberate per le mancanze commesse. Per le altre detrazioni, relative sempre alla stessa annata, che fossero decise posteriormente alla corresponsione della quota mensile, le relative ritenute dovranno di volta in volta essere effettuate o sulle quote mensili successive o sulle competenze ordinarie dell'agente, ed in ogni caso non oltre l'importo del premio complessivo corrisposto o da corrispondere a suo favore nell'annata alla quale le detrazioni si riferiscono.

Art. 7. — Il presente Ordine di Servizio sostituisce ed annulla quello N. 50-1907.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 355.

(SERVIZIO IV)

Norme per l'interpretazione e per l'applicazione dell'art. 192 delle " Disposizioni sulle competenze accessorie ".

Art. 1.

L'articolo 192 delle « Disposizioni sulle competenze accessorie » è applicabile a quei premi mensili e giornalieri stabiliti nel Capitolo VIII delle Disposizioni medesime i quali hanno carattere fisso e riguardano funzioni continue e normali del servizio. Esso non è applicabile ai premi occasionali che si danno per ogni singolo atto dal cui compimento emerga di volta in volta titolo al premio.

Art. 2.

Con apposite norme viene regolata la corresponsione dei premi che riguardano:

i dirigenti di movimento (art. 156 delle « Disposizioni sulle competenze accessorie »);

i Capi stazione che in talune località hanno incarichi relativi al servizio della Trazione, o la gerenza dei depositi combustibili, o la tenuta delle gestioni legnami per conto del Servizio Mantenimento (art. 157);

gli agenti addetti alla dirigenza o sorveglianza dei lavori di riparazione del materiale mobile (art. 165);

gli agenti delle officine del Materiale mobile adibiti a funzioni richiedenti particolari attitudini o implicanti speciali responsablità (art. 166);

gli agenti i quali prestano servizio alla condotta dei generatori fissi di vapore per motori (art. 181).

Art. 3.

È regolata invece dalle disposizioni, di cui ai seguenti articoli, la corresponsione dei premi che riguardano:

il personale di manovra (art. 149);

il personale addetto ai deviatoi (art. 150);

gli agenti addetti agli apparati centrali di manovra (articolo 152);

i Capi deviatori ed i Capi squadra deviatori addetti a località dove il servizio degli scambi è fatto quasi esclusivamente con apparati centrali manovrati da deviatori posti alla loro dipendenza (art. 153);

gli agenti addetti agli scali merci (art. 154);

i Capi gestione in genere e gli agenti che li sostituiscono in caso di assenza (art. 160):

i deviatori della Trazione ed i manovali che ne disimpegnano le funzioni nei depositi locomotive (art. 163);

i deviatori del Mantenimento — e gli agenti che li sostituiscono — i quali prestano servizio da deviatori ai bivi in piena linea, o che fanno servizio alle diramazioni dei binari di cava che si dipartono dal binario principale in piena linea (articolo 168);

gli agenti di Movimento e di Mantenimento i quali disimpegnano il servizio dei posti del blocco (art. 176);

gli agenti assegnati a posti di guardia per i quali sia necessaria una vigilanza eccezionale, come ponti girevoli, posti ove sussiste il pericolo di caduta di massi, di frane, ecc. (articolo 179);

gli agenti a favore dei quali sono stabiliti premi in applicazione dell'art. 189, a meno che le speciali disposizioni che li riguardano non provvedano altrimenti o *i premi* non siano tali, per il genere loro, che, a norma del precedente art. 1, le riduzioni o la soppressione non abbiano ragione di essere.

Art. 4.

Non sono assoggettati a perdita o a riduzione dei premi di cui al precedente art. 3, gli agenti puniti con la censura per qualsiasi mancanza, quelli puniti con multa di qualunque entità per mancanze non relative al servizio per il quale il premio è istituito, e quelli puniti con multa non superiore a una giornata di stipendio o di paga per mancanze riguardanti il servizio medesimo.

Art. 5.

I premi di cui l'art. 3, *quando si tratti di mancanze relative al servizio per cui sono istituiti,* devono essere soppressi:

per dieci giorni agli agenti puniti con multa superiore ad una giornata di stipendio o di paga;

per dieci giorni, aumentati di tanti periodi di tre giorni quanti sono i giorni di sospensione inflitta, agli agenti puniti con la sospensione;

per quattro mesi, sei mesi ed otto mesi agli agenti puniti con la proroga del termine normale dell'aumento di stipendio o paga rispettivamente per la durata di sei mesi, un anno o due anni;

per un anno agli agenti puniti con la degradazione qualora i medesimi nella nuova qualifica cui sono stati retrocessi abbiano, a norma di regolamento, ancora titolo ad un premio stabilito dalla medesima disposizione contemplante quello di cui gli agenti fruivano nella qualifica e nelle funzioni precedenti.

Art. 6.

Per casi di indisciplina, di ubriachezza e di altre consimili mancanze d'indole generale i premi sono soppressi:

per tanti giorni quanti sono i giorni di sospensione inflitta agli agenti puniti con la sospensione;

per un mese, due mesi o quattro mesi agli agenti puniti con la proroga del termine normale dell'anmento di stipendio o di paga rispettivamente per la durata di sei mesi, un anno e due anni;

per sei mesi agli agenti puniti con degradazione.

Art. 7.

Nei casi di sospensione, la privazione del premio alla quale l'agente viene assoggettato in forza delle presenti norme, è indipendente dalla perdita del premio che l'agente subisce durante l'assenza dal servizio per effetto della sospensione inflittagli a tenore dell'art. 190 delle Disposizioni sulle competenze accessorie.

Nei casi in cui la sospensione sia stata deliberata per il penultimo capoverso dell'art. 40 del Regolamento del personale, in sostituzione della proroga del termine normale per l'aumento dello stipendio o della paga, si applicherà la perdita del premio per la rispettiva durata di mesi 6 e di mesi 2, secondochè trattisi di mancanze previste dagli articoli 5 o 6 delle presenti norme.

Quando la sospensione venga deliberata, a forma del terz'ultimo capoverso dell'art. 41 del Regolamento del personale in sostituzione della degradazione, la perdita del premio sarà applicata nella misura prevista con gli articoli già citati per i casi di degradazione.

Art. 8.

La privazione del premio è ammessa solo in quanto l'agente, dopo la mancanza, conservi o riprenda titolo al premio stesso, ovvero, per avvenuto cambiamento di funzioni, acquisti titolo ad altro premio contemplato, insieme a quello soppresso dalla medesima disposizione di regolamento e di servizio

L'ammontare del premio di cui l'agente viene privato deve corrispondere a tante quote giornaliere di premio quanti sono i giorni per i quali, a norma dei precedenti articoli 5 e 6, la privazione è stata decisa.

Le quote giornaliere sono pari a quella del premio che l'agente fruiva all'atto della mancanza se, dopo di questa, egli ha conservato le primitive funzioni; se invece le ha cambiate

e ne ha assunto altre considerate nel precedente paragrafo, le quote giornaliere eventualmente corrispondenti al periodo di privazione di premio nelle nuove funzioni sono pari al premio primitivo, se il nuovo premio è maggiore, sono pari al nuovo premio se questo è minore del precedente.

L'importo già percepito di un premio per il quale è poi decisa la privazione può essere scontato, ratealmente se ne è il caso, sulle altre competenze spettanti all'agente.

Art. 9.

La privazione del premio sarà notificata allo interessato contemporaneamente alla punizione a lui inflitta.

Nella misura e secondo le norme fissate dal presente Ordine di Servizio, essa sarà senz'altro applicata dagli uffici dai quali gli agenti puniti dipendono.

Nei casi però in cui si ritenesse opportuno, per circostanze e considerazioni speciali, di applicare privazione di premio per periodi minori di quelli stabiliti dai precedenti articoli, se ne farà di volta in volta motivata proposta al Direttore Generale a mezzo del Servizio del Personale.

Art. 10.

Le presenti disposizioni saranno applicate per il servizio che si svolgerà a partire dal 1° gennaio 1909 alla quale data cessano di aver effetto le norme finora vigenti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 356.

(SERVIZIO VII)

Cambiamento di nome della stazione di Limito.

A datare dal 10 dicembre 1908 la stazione di Limito, della linea Milano-Venezia, assumerà la nuova denominazione di Pioltello-Limito.

In conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » (edizione 1° luglio 1908), si dovrà:

— a pag. 50, sopprimere il nome della stazione di Limito con le indicazioni esistenti;

— a pag. 70, dopo la stazione di Pino-Tronzano, inscrivere la stazione di Pioltello-Limito con le indicazioni esistenti per Limito;

— a pag. 124 (tabella 32) e 228, cambiare Limito in Pioltello-Limito.

Analoghe variazioni saranno da praticarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 267.

(Servizio VII)

Elenchi delle pubblicazioni relative ai regolamenti ed alle istruzioni riflettenti la circolazione dei treni.

Perchè il personale addetto alla circolazione dei treni e segnatamente quello di nuova assunzione abbia sempre esatta conoscenza, ed al caso faccia richiesta, delle disposizioni diramate a chiarimento od a parziale modificazione dei Regolamenti e delle Istruzioni in vigore, si è provveduto alla stampa di appositi elenchi riprodotti qui di seguito, nei quali sono indicati gli ordini di servizio e le circolari in vigore al 1° novembre 1908, che interessano ciascuna delle pubblicazioni suddette, e cioè: Regolamento per la circolazione dei treni, Regolamento sui segnali, Istruzione per i treni Reali, Istruzione per il personale dei treni, Istruzione per il servizio dei Macchinisti e Fuochisti.

Tutti gli agenti del Servizio Movimento e Traffico interessati nella circolazione dei treni dovranno ricevere copia degli elenchi suddetti; per il personale del Servizio Mantenimento basterà il solo elenco relativo al Regolamento sui segnali, e per il personale della Trazione non verrà fatta alcuna distribuzione provvedendosi altrimenti all'occorrente comunicazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Pubblicazioni relative al Regolamento sui segnali.

in vigore al 1° novembre 1908.

Pubblicazione	OGGETTO	*Annotazioni*
Ordini di Servizio		
N. 13-1906	Errata-corrige - Disposizioni complementari.	
37-1907	Segnali per locomotiva ritorno e treno straord.	
75-1907	Semafori a più ali.	
113-1907	Segnale di partenza dei treni - Segnali nelle stazioni e nelle fermate.	
198-1908	Segnali straordinari lungo le linee.	
249-1908	Protezione dei treni fermi ai dischi.	
Circolari (VII)		
N. 5-1907	Segnalamento a campana.	

Pubblicazioni relative al Regolamento per la circolazione dei treni.

In vigore al 1° novembre 1908.

Pubblicazione	OGGETTO	*Annotazioni*
Ordini di servizio		
N. 16-1906	Errata-corrige.	
51-1906	Trasporto carrelli sui treni.	
83-1906	Errata-corrige.	
37-1907	Locomotive di ritorno.	
60-1907	Impiego delle locomotive di riserva in servizi accessori.	
113-1907	Protezione delle locomotive e dei veicoli giacenti sui binari di corsa delle stazioni - Ingresso dei treni nelle stazioni - Precauzioni nelle manovre con locomotive.	
119-1907	Regimi del consenso e del libero transito.	
67-1908	Treni straordinari.	
245-1908	Limitazioni di servizio nelle stazioni.	
255-1908	Mancanza del consenso o del giunto telegrafico.	
284-1908	Mancanza del consenso di blocco.	
Circolari (VII)		
N. 3-1906	Precauzioni nelle manovre con vetture postali.	
12-1906	Schiarimenti agli art 2 e 10.	Soppresso l'ultimo capoverso
20-1906	Fuga di veicoli.	
6-1907	Correntali alle fermate - Treni materiali.	
17-1907	Precedenze normali ed anormali.	
18-1907	Formule dei telegrammi di movimento.	

Pubblicazioni relative all'Istruzione per il personale dei treni

in vigore al 1° novembre 1908.

Pubblicazioni	OGGETTO	*Annotazioni*
Ordini di servizio		
N. 13-1906	Firma dei libretti di percorrenza.	
36-1906	Errata-corrige ed aggiunte.	
79-1906	Personale viaggiante fuori servizio.	
159-1908	Frenatura dei veicoli a carrelli.	
Circolari (VII)		
N. 12-1907	Servizio di scorta ai treni.	

Pubblicazioni relative all' Istruzione pel servizio dei Macchinisti e Fuochisti

In vigore al 1° novembre 1908.

Pubblicazione	OGGETTO	*Annotazioni*
Ordini di servizio		
113-1907	Sorveglianza delle locomotive nelle stazioni. - Ingresso dei treni nelle stazioni.	

Pubblicazioni relative all'Istruzione per i treni Reali.

in vigore al 1° novembre 1908.

Pubblicazione	OGGETTO	*Annotazioni*
Ordini di servizio		
125-1906	Errata-corrige.	

Istruzione N. 9.

(SERVIZI II, VI E VII).

Contabilità dei lavori da eseguirsi dai Riparti tecnici delle Divisioni del Movimento e Traffico - Acquisti d'urgenza - Fondi di scorta.

Contabilità dei lavori in conto patrimoniale ed in conto migliorie. — Premesso che alla compilazione dei documenti contabili relativi a lavori di competenza dei Riparti Tecnici del Movimento e Traffico, (boni di richiesta, mandati di pagamento ecc). di cui l'Ordine di Servizio N. 97-1908, devono provvedere i Riparti stessi, ai quali è fatto l'obbligo della tenuta del partitario; si avverte che detti documenti, dopo emessi, dovranno essere presentati all'Ufficio Contabilità ed Economato della Divisione del Movimento per i necessari riscontri e registrazioni e per la presentazione alla firma del Capo Divisione.

Si richiama l'attenzione, sia dei Riparti Tecnici che degli Uffici di contabilità ed Economato del Movimento e Traffico, sulla compilazione dei documenti contabili suddetti, i quali dovranno sempre portare l'indicazione del lavoro e gli estremi della sua approvazione, per evitare, come si è dovuto più volte constatare, che per la mancanza di detti riferimenti le spese vengano ad avere un'erronea assegnazione.

Pertanto il Riparto Tecnico, sia che eseguisca il lavoro direttamente, sia che lo eseguisca a mezzo del Riparto Telegrafico, emetterà, per i materiali ed oggetti di consumo ed inventariali, il modulo *F*-19.

Acquisti d'urgenza. — Se si tratta di materiali ed oggetti occorrenti d'urgenza e non tenuti in scorta dal Magazzino, il modulo, oltre all'indicazione dell'approvazione del lavoro, dovrà portare la dicitura: *Materiali ed oggetti da acquistarsi d'urgenza.*

Appena ricevuta una richiesta colla citata dicitura, se l'importo dei materiali ed oggetti non supera le lire duecento, il Magazzino provvederà subito al loro acquisto richiedendo, quando ne sia il caso, il concorso del Riparto Tecnico.

Se l'importo dei materiali ed oggetti da acquistarsi d'urgenza supera invece il limite suindicato, il Magazzino dovrà chiedere la preventiva autorizzazione, occorrendo anche in via telegrafica, all'Ufficio Approvvigionamenti in Firenze.

Per gli acquisti che nei limiti sopra consentiti verranno fatti dai Magazzini, senza la preventiva autorizzazione, il Magazzino dovrà nel giorno stesso richiedere direttamente al pre-

detto Ufficio Approvvigionamenti, la relativa sanatoria a mezzo del Mod. *F*-14 sul quale dovranno essere specificate tutte le indicazioni richieste dal modulo stesso, onde l'Ufficio medesimo possa essere in grado di fare le occorrenti prenotazioni, e, se del caso, prendere i provvedimenti necessari per un più largo rifornimento.

Per gli acquisti di importo superiore alle L. 200, la preventiva autorizzazione verrà dal Magazzino richiesta parimente col Mod. *F*-14, salvo il caso in cui l'urgenza sia tale da rendere necessario di provocare l'autorizzazione in via telegrafica.

Le fatture relative ad acquisti di urgenza dovranno sempre essere munite di visto dal Riparto Tecnico a conferma dell'accettazione della fornitura.

Acquisti di materiali ed oggetti occorrenti a più Riparti Tecnici. — Per l'acquisto di materiali ed oggetti di tipo speciale occorrenti a più Divisioni, la cui fornitura debba farsi in base a campioni od a norme tecniche determinate, qualunque sia il loro importo, provvederà, tanto all'acquisto, quanto all'invio dei materiali, direttamente l'Ufficio Approvvigionamenti di Firenze, previ accordi col Servizio VII. In questo caso il Servizio VII ne darà avviso ai Riparti Tecnici interessati, per norma e per la compilazione delle richieste *F*-19 da trasmettersi al predetto Ufficio Approvvigionamenti col tramite del Servizio VII, per le occorrenti annotazioni sulle richieste da inviare ai Magazzini competenti.

Acquisti per lavori di ordinaria manutenzione (conto esercizio). — Identico procedimento dovrà seguirsi per la richiesta dei materiali e degli oggetti esclusivamente di consumo, occorrenti pei lavori di ordinària manutenzione, da eseguirsi d'urgenza dai Riparti Tecnici e dai Riparti Telegrafici a mezzo del personale operaio dipendente od a mezzo delle officine telegrafiche, elettriche, laboratori, ecc.

Fondi di scorta dei Riparti tecnici per piccole spese. — Per le piccole spese, sia in conto patrimonio che in conto esercizio, occorrenti per l'acquisto di materiali minuti necessari d'urgenza ed in minima quantità per determinati lavori e per piccole riparazioni da eseguirsi sul posto (ingredienti per preparare vernici, tinte, bullette, viti speciali, pezzi di raccordo o sagomati, piccoli lavori di adattamento, ecc.) ogni Riparto Tecnico disporrà di un fondo di scorta non eccedente le L. 100.

Tali piccole spese verranno mensilmente riassunte dal Riparto Tecnico sul modulo *B*-105 (elenco delle minute spese),

modulo da trasmettersi, corredato delle fatture quietanzate, all'Ufficio Contabilità per il rimborso.

Ciascuna fattura dovrà portare l'indicazione in inchiostro rosso del lavoro cui si riferisce la spesa, essere numerata a margine in ordine progressivo a partire dal primo giorno di ciascun anno ed avere il visto del Dirigente il Riparto Tecnico.

Il fondo di scorta del Riparto Tecnico verrà somministrato e rinnovato dalla Cassa Gestioni della Divisione del Movimento e Traffico ed il controllo delle spese pagate col fondo stesso verrà esercitato dall'Ufficio Contabilità che ha la gestione di detta Cassa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Istruzione N. 10.

(Servizio II)

Classificazione di taluni oggetti d'inventario.

In attesa che venga pubblicato, dal Servizio competente, il Catalogo degli oggetti inventariali di cui all'art. 88 dell'Istruzione N. 2-1906 del Servizio II, ed allo scopo di togliere talune contraddizioni esistenti in quelli delle cessate Amministrazioni che sono sempre in vigore, si partecipa, agli Uffici interessati, che gli oggetti specificati nell'allegato Prospetto, sub *A* dovranno d'ora innanzi essere ritenuti di consumo, da richiedersi quindi col Mod. *F*-19 e quelli indicati nel Prospetto, sub *B*, d'inventario da richiedersi col Mod. *F*-22.

I primi dovranno essere esclusi dal preventivo annuo del minuto materiale d'esercizio ed i secondi vi dovranno essere compresi, ed i Magazzini e l'Ufficio Economato regoleranno le forniture di questi ultimi colle modalità stabilite all'art. 98 della citata Istruzione.

Essendosi poi riconosciuta l'opportunità che gli Uffici abbiano sempre a tenere in evidenza la destinazione ed il consumo di quegli oggetti che già d'inventario, distinti con asterisco nel Prospetto *A*, vengono ora dichiarati di consumo, si prescrive che, quando ne sia riconosciuta necessaria la fornitura, siano dagli uffici stessi registrati a sola quantità in apposito Elenco, ritirandone però ricevuta dagli agenti ai quali vengono consegnati.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato A.

Oggetti da considerarsi di Consumo dall'Amministrazione delle Ferrovie di Stato

N. d'ordine	N. del catalogo ex R M	Classifica	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*
1	466	Inventario	Buste di legno diverse o cassette per atti	
2	791	»	Cassette di latta per timbri	
3	880	»	Ceste di vimini per legna grandi (1)	
4	881	»	Id. id. piccole	
5	611	Consumo	Cappello di ferro per stufa	
6	1302	Inventario	Damigiane (1)	
7	1303	»	Delucidatori per le copie dei disegni (1)	
8	1547	»	Forbici comuni d'ufficio (1)	
9	1551	»	Forbici sagomate per lampisti (1)	
10	1617	»	Gerle di vimini per trasportar legna	
11	1682	Consumo	Guanti di pelle scamosciata per operai elettricisti	
12	1981	Inventario	Lesine grandi	
13	1982	»	Lesine piccole	
14	2255	»	Misure snodate di legno (1)	
15	2441	»	Orci di terra cotta (1)	
16	2253	Consumo	Misure metriche a nastro senza custodia (1)	
17	2798	Inventario	Punzoni d'acciaio a lettere	Esclusivamente quelli per marca metalli (Nota circolare N. 2869 del 26-8-07. Serv. II).
18	2799	»	Id. a numeri	
19	2800	»	Id. con marche	
20	2782	»	Pulsatori di . . . . a N. . . . . comunicazioni	
21	2783	»	Pulsatori di . . . . a N. . . . . comunicazioni	

anche se taluni di essi erano ritenuti d'inventario dalle cessate Ammistrazioni.

N. del catalogo ex R A	Classifica	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*	N. d'ordine
5742	Consumo	Scatole per documenti		1
1422	»	Cassette con guancialetti per bolli		2
1628	»	Ceste di . . . . per legna (1)		3
1226	Inventario	Cappello di ferro per camini di stufa		4
2417	Consumo	Damigiane di . . . . (1)		5
2418	»	Id. di vetro (1)		6
2421	»	Delucidatori per disegni (1)		7
2742	»	Forbici da scrittoio (1)		8
2740	»	Forbici da lampisti (1)		9
2948	»	Gerle di viminini per legna		10
3084	Inventario	Guanti di		11
3440	Consumo	Lesine		12
3441	»	Lesine		13
3970	»	Metri di legno a N. . . . stecche (1)		14
4331	»	Orci di terra cotta (1)		15
4241	Inventario	Nastri metrici sciolti (1)		16
5069	»	Punzoni d'acciaio con lettere	C. C.	17
5070	»	Id. con numeri	C. C.	18
6537	Consumo	Tasti di porcellana a 3 comunicazioni		19
6540	»	Tasti per sonerie elettriche		20
6544	»	Tastiere a N. . . . tasti per sonerie		21

N. d'ordine	N. del catalogo en R M	Classifica	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*
22	2687	Inventario	Pitali di porcellana	
23	3124	»	Sagome di legno in seta	
24	3123	»	» di lamierino	
25	3312	»	Spazzole di cinghiale per abiti (1)	
26	3314	»	Id. di crine id. (1)	
27	3390	»	Stampini in lamiera traforati (1)	
28	3391	»	Id. in lamiera d'ottone per uffici (1)	
29	3304	»	Scatole di legno per pittori	
30	3122	»	Sacchi per sabbia	
31	3727	»	Timbri di gomma diversi	Ad inchiostratura non automatica
32	4132	»	Zerbini di . . . . per . . . . (1)	

(1) Gli oggetti distinti con asterisco (quando ne sia riconosciuta necessaria la fornitura) agenti ai quali vengono consegnati.

N. del catalogo en R M	Classifica	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*	N. d'Ordine
4333	Consumo	Orinali di		22
5624	»	Sagome di legno		23
5623	»	Id. di lamierino		24
6049	»	Spazzole di . . . . da panni		25
				26
6245	»	Stampini di . . . . da lettere (1)		27
6246	»	Id. di . . . . da numero (1)		28
6037	»	Spatole di legno per		29
5617	»	Sacchi per rena		30
				31
6303	»	Stoini per pavimento (1)		32

dovranno essere registrate a sola quantità in apposito elenco ritirando ricevuta dagli

Allegato B.

Oggetti che erano o potevano essere considerati di consumo dalle cessate strazione delle

N. d'ordine	N. del catalogo ex R M	Classiffca	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*
1	252	Consumo	Barili o botti vuote ad 1 o 2 fondi	
2	456	Inventario	Bugie di	
3	809	Consumo	Cassette di zinco per poligrafi	
4	832	Inventarlo	Catinelle di ferro smaltato	Anche se fornite isolatamente.
5	1676	Consumo	Grembiuli di tela	Vedi tabella B. Reg. vestiario uniforme Ord. Generale 279-1907.
6	2234	Inventario	Mesciacqua di ferro smaltato (Brocchetti)	Anche se fornite isolatamente.
7	.....	.....	.....	
8	2749	Consumo	Portaombrelli in sorte	
9	.....	.....	.....	
10	.....	.....	.....	
11	.....	.....	.....	
12	3167	Consumo	Scarpe di corda per lampisti	Vedi tabella B. Rag. vestiario uniforme Ord. Generale 279-1 07.
13	3220	Inventario	Secchie di zingo verniciati con coperchio a valvola	Anche se fornite isolatamente.
14	3346	»	Sputacchiere di noce comuni	
15	.....	.....	.....	
16	3574	Consumo	Tappeti di lana per uffici	
17	3575	»	Id. di panno per tavoli di m. . . .	
18	4045	Inventario	Vassoi	

Amministrazioni e da comprendersi fra quelli d'inventario dalla Ammini- Ferrovie di Stato.

N. del catalogo ex R M	Classifica	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*	N. d'ordine
615	Inventario	Barili di . . . . . per		1
919	(1)	Bugie (di metallo)		2
7314	Consumo	Velocigrafo (cassette di zinco		3
1514	(1)	Catinelle di ferro	Anche se fornite isolatamente.	4
3046	Consumo	Grembiuli di tela	C. C.	5
910	(1)	Brocchetti di ferro (mesciacqua)	Anche se fornite isolatamente.	6
				7
911	(1)	Id. di zingo verniciati Id.		8
4951	Inventario	Posaombrelli		9
5387	Consumo	Righe parallele con regolatore per disegnatori		10
5388	»	Id. id.		11
5389	»	Id. curve (Serie complete)	C. C.	12
5729	»	Scarpe di corda per lampisti	Anche se forniti isolatamente.	13
927	(1)	Buglioli (di ferro verniciato) per lavamani		14
6142	(1)	Sputacchiere di . . . . (metallo)		15
5657	Consumo	Salviette		16
6504	Inventario	Tappeti di . . . . per. . . . dimensioni		17
7305	(1)	Vassoi di . . . . . . (metallo)		18

(1) Potevano esssere considerati di consumo.

I seguenti allegati **A** *e* **B** *sono da sostituirsi a quelli dell'Istruzione N.* 10-1908 *inseriti nel bollettino N.* 49-1908; *nei quali sono state riscontrate alcune inesattezze tipografiche.*

Allegato A.

Oggetti da considerarsi di Consumo dall'Amministrazione delle Ferrovie di Stato

N. d'ordine	N. del catalogo ex R M	Classifica	DENOMINAZIONE	Osservazioni
1	466	Inventario	Buste di legno diverse o cassette per atti	
2	791	»	Cassette di latta per timbri	
3	880	»	Ceste di vimini per legna grandi (1)	
4	881	»	Id. id. piccole (1)	
5	611	Consumo	Cappelli di ferro per stufa	
6	1302	Inventario	Damigiane (1)	
7				
8	1303	»	Delucidatori per le copie dei disegni (1)	
9	1547	»	Forbici comuni d'ufficio (1)	
10	1551	»	Forbici sagomate per lampisti (1)	
11	1617	»	Gerle di vimini per trasportar legna	
12	1682	Consumo	Guanti di pelle scamosciata per operai elettricisti	
13	1981	Inventario	Lesine grandi	
14	1982	»	Lesine piccole	
15	2255	»	Misure snodate di legno (1)	
16	2441	»	Orci di terra cotta (1)	
17	2253	Consumo	Misure metriche a nastro senza custodia (1)	
18	2798	Inventario	Punzoni d'acciaio a lettere	Esclusivamente quelli per marcar metalli (Nota circolare N. 2859 del 26-8-07, Serv. II).
19	2799	»	Id. a numeri	
20	2800	»	Id. con marche	
21	2782	»	Pulsatori di . . . . a N. . . . . communicazioni	
22	2783	»	Pulsatori di . . . . a N. . . . . communicazioni	
23				

(1) Gli oggetti distinti con asterisco (quando ne sia riconosciuta necessaria la fornitura) ai quali vengono consegnati.

anche se taluni di essi erano ritenuti d'inventario dalle cessate Ammistrazioni.

N. del catalogo ex R A	Classifica	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*	N. d'ordine
5742	Consumo	Scatole per documenti		1
1422	»	Cassette con guancialetti per bolli		2
1628	»	Ceste di . . . . per legna (1)		3
				4
1226	Inventario	Cappelli di ferro per camini di stufa		5
2417	Consumo	Damigiane di . . . . (1)		6
2418	»	Id. di vetro (1)		7
2421	»	Delucidatori per disegni (1)		8
2742	»	Forbici da scrittoio (1)		9
2740	»	Forbici da lampisti (1)		10
2918	»	Gerle di vimini per legna		11
3084	Inventario	Guanti di		12
3440	Consumo	Lesine		13
3441	»	Lesine		14
3970	»	Metri di legno a N. . . . stecche (1)		15
4331	»	Orci di terra cotta (1)		16
4241	Inventario	Nastri metrici sciolti (1)		17
5069	»	Punzoni d'acciaio con lettere	Come contro.	18
5070	»	Id. con numeri	Come contro.	19
				20
6537	Consumo	Tasti di porcellana a 3 comunicazioni		21
6540	»	Tasti per sonerie elettriche		22
6544	»	Tastiere a N. . . . tasti per sonerie		23

dovranno essere registrati a sola quantità in apposito elenco ritirando ricevuta dagli agenti

Segue **Allegato A.**

N. d'ordine	N. del catalogo ex R M	Classifica	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*
24	2687	Inventario	Pitali di porcellana	
25	3124	»	Sagome di legno in sorte	
26	3123	»	» di lamierino	
27	3312	»	Spazzole di cinghiale per abiti (1)	
28	3314	»	Id. di crine id. (1)	
29	3390	»	Stampini in lamiera traforati (1)	
30	3391	»	Id. in lamiera d'ottone per uffici (1)	
31	3304	»	Spatole di legno per pittori	
32	3122	»	Sacchi per sabbia	
33	3727	»	Timbri di gomma diversi	Ad inchiostratura non automatica
34	4132	»	Zerbini di . . . . per . . . . (1)	

(1) Gli oggetti distinti con asterisco (quando ne sia riconosciuta necessaria la fornitura agenti ai quali vengono consegnati.

N. del catalogo ex RA	Classifica	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*	N. d'Ordine
4333	Consumo	Orinali di		24
5624	»	Sagome di legno		25
5623	»	Id. di lamierino		26
6049	»	Spazzole di . . . . da panni (1)		27
		. . . .		28
6245	»	Stampini di . . . . da lettere (1)		29
6246	»	Id. di . . . . da numero (1)		30
6037	»	Spatole di legno per		31
5617	»	Sacchi per rena		32
		. . . .		33
6303	»	Stoini per pavimento (1)		34

dovranno essere registrati a sola quantità in apposito elenco ritirando ricevuta dagli

Allegato B.

Oggetti che erano o potevano essere considerati di consumo dalle cessate strazione delle

N. d'ordine	N. del catalogo ex R M	Classifica	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*
1	252	Consumo	Barili o botti vuote ad 1 o 2 fondi	
2	456	Inventario	Bugie di	
3	809	Consumo	Cassette di zinco per poligrafi	
4	832	Inventario	Catinelle di ferro smaltato	Anche se fornite isolatamente.
5	1676	Consumo	Grembiuli di tela	Vedi tabella *E* Regol. vestiario unif. Ord. Generale 279-1907.
6	2234	Inventario	Mesciacqua di ferro smaltato (Brocchetti)	Anche se forniti isolatamente.
7				
8	2749	Consumo	Portaombrelli in sorte	
9				
10				
11				
12	3167	Consumo	Scarpe di corda per lampisti	Vedi tabella *E* Regol. vestiario unif. Ord. Generale 279-1907.
13	3220	Inventario	Secchie di zinco verniciate con coperchio a valvola	Anche se fornite isolatamente.
14	3346	»	Sputacchiere di noce comuni	
15				
16	3574	Consumo	Tappeti di lana per uffici	
17	3575	»	Id. di panno per tavoli di m. . . .	
18	4045	Inventario	Vassoi	

Amministrazioni e da comprendersi fra quelli d'inventario dalla Ammini- Ferrovie di Stato.

N. del catalogo ex RA	Classifica	DENOMINAZIONE	*Osservazioni*	N. d'ordine
615	Inventario	Barili di . . . . . per		1
919	(1)	Bugie (di metallo)		2
7314	Consumo	Velocigrafi (cassette come contro)		3
1514	(1)	Catinelle di ferro	Anche se fornite isolatamente.	4
3046	Consumo	Grembiuli di tela	Come contro.	5
910	(1)	Brocchetti di ferro (mesciacqua)	Anche se forniti isolatamente.	6
911	(1)	Id. di zinco verniciati		7
4951	Inventario	Posaombrelli		8
5387	Consumo	Righe parallele con regolatore per disegnatori		9
5388	»	Id. id.		10
5389	»	Id. curve (serie complete)		11
5729	»	Scarpe di corda per lampisti	Come contro.	12
927	(1)	Buglioli (di ferro verniciato) per lavamani	Anche se forniti isolatamente.	13
6142	(1)	Sputacchiere di . . . . (metallo)		14
5657	Consumo	Salviette		15
6504	Inventario	Tappeti di . . . . per. . . . dimensioni		16
				17
7305	(1)	Vassoi di . . . . . . (metallo)		18

(1) Potevano essere considerati di consumo.

ANNO I - N. 50.

12 DICEMBRE 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali: Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, dicembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

R. DECRETO *N. 574 del 24 settembre 1908 che approva l'unito regolamento sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi dei funzionari delle Amministrazioni pubbliche* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 30 giugno 1908, n. 335, sulla pignorabilità e e sulla sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi di funzionari delle Amministrazioni pubbliche;

Sentiti la Corte dei conti ed il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto coi ministri delle finanze, della grazia e giustizia e dei culti, e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvato l'unito regolamento, visto, d'ordine Nostro dai ministri proponenti, per l'esecuzione della legge 30 giugno 1908, n. 335, sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli, stipendi e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi dei funzionari delle Amministrazioni pubbliche.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 24 settembre 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
CARCANO
LACAVA
ORLANDO
F. COCCO-ORTU.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 239 del 13 ottobre 1908.

REGOLAMENTO

per l'esecuzione della legge 30 giugno 1908, n. 335, sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi dei funzionari delle Amministrazioni pubbliche.

TITOLO I.

Divieto di pignoramento, sequestro e cessione degli stipendi.

Art. 1.

Nulla è innovato alle disposizioni vigenti intorno al pignoramento, al sequestro e alla cessione delle somme dovute dallo Stato o dagli altri enti indicati nell'art. 1 della legge 30 giugno 1908, n. 335, a compenso dell'opera ad essi prestata da persone estranee in base ad atti o contratti di qualsiasi forma.

Art. 2.

Al direttore generale del tesoro spetta la rappresentanza degli interessi dello Stato, dell'Amministrazione del Fondo per il culto e degli Economati generali in tutti i giudizi relativi a pignoramenti e sequestri contemplati al n. 1 del seguente articolo 3, restando ferme, per ciò che riguarda i sequestri e i pignoramenti degli stipendi od assegni degli impiegati od agenti delle ferrovie dello Stato, le disposizioni della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 3.

I pignoramenti ed i sequestri ammessi dall'art. 2 della legge 30 giugno 1908, n. 335, le sentenze rese nei relativi giudizi, e tutti gli atti diretti a limitarne, estenderne od annullarne gli effetti, debbono essere notificati nella forma delle citazioni:

1° al direttore generale del tesoro se si riferiscano a stipendi, pensioni od altri assegni equivalenti, dovuti agli impiegati ed ufficiali indicati nella prima parte dell'art. 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335;

2° al direttore generale delle ferrovie dello Stato se colpiscono stipendi, pensioni od assegni dovuti ad impiegati od agenti dipendenti dall'Amministrazione ferroviaria, a norma dell'art. 30 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

3° agli enti od Istituti indicati nell'art. 12 della legge 30 giugno 1908, n. 335, quando riguardino gli emolumenti degli impiegati da essi dipendenti.

Quando la scadenza della rata da colpire sia imminente, una copia degli atti di cui al n. 1 del presente articolo dovrà essere notificata, per notizia, all'ufficiale incaricato del pagamento.

Art. 4.

Gli atti di cui all'articolo precedente debbono indicare l'emolumento che si vuol colpire.

Non si possono colpire con un solo atto emolumenti dovuti da Amministrazioni diverse, occorrendo per ciascuna di esse un atto separato.

Art. 5.

Il Direttore Generale del tesoro, ricevuti gli atti, provvede, quando occorra, per assicurare la sospensione dei pagamenti, ne dà notizia alla Corte dei conti e li trasmette ai Ministeri, da cui gli assegni colpiti vengono corrisposti, dando ad essi le opportune istruzioni, a seconda dei casi, o per la rappresentanza in giudizio dell' Amministrazione, o per il libero pagamento delle somme accantonate, o per l'esecuzione delle sentenze irretrattabili.

Se gli atti colpiscono gli assegni dovuti agli impiegati dipendenti dal Fondo per il culto e dagli Economati generali, detto invio sarà rispettivamente fatto alla Direzione generale del Fondo per il culto o agli Economati competenti.

Quando poi colpiscano assegni degli impiegati dipendenti dalle Ferrovie dello Stato, il Direttore Generale delle ferrovie ne darà immediatamente comunicazione alla Direzione generale del tesoro.

TITOLO II.

Della cessione degli stipendi dei funzionari dipendenti dallo Stato.

Art. 6.

Nel caso di passaggio di un funzionario da una carriera qualunque a quella diplomatica o consolare, continueranno ad avere effetto le cessioni legalmente costituite avanti la data del decreto reale che autorizza il passaggio.

Art. 7.

Indipendentemente dalle cessioni di cui all'art. 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, potranno, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 9 della legge 14 luglio 1907, n. 553, e dell'art. 4 del testo unico delle leggi sulle case popolari, approvato col regio decreto 27 febbraio 1908, n. 89, essere eseguite ritenute sugli stipendi per i canoni di affitto delle case economiche nell'interesse delle Società cooperative ivi indicate.

A queste speciali ritenute, per altro, non sono applicabili le disposizioni della legge 30 giugno 1908, n. 335, e del presente regolamento, nè di esse è da tenersi alcun conto agli effetti dell'ultimo capoverso dell'art. 2 della legge stessa.

Art. 8.

Le disposizioni contenute nel primo comma dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335, si applicano parimente:

1° agli impiegati collocati in disponibilità od in aspettativa per motivi di salute;

2° agli ufficiali dell'esercito e dell'armata in disponibilità od in aspettativa per riduzione di Corpo o soppressione di impiego, per ritorno da prigionia di guerra o per infermità temporanee, ovvero in licenza straordinaria per infermità non provenienti da servizio, nonchè a quelli collocati in posizione di congedo provvisorio;

3° in generale agli impiegati civili ed agli ufficiali dell'esercito di cui all'art. 3 della legge predetta, i quali subiscano, per qualunque causa, una riduzione di stipendio.

Art. 9.

Agli effetti della prima parte dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e dell'art. 8 del presente regolamento, tanto gli ufficiali incaricati di emettere gli ordini di pagamento degli assegni gravati da cessione, quanto le varie Amministrazioni centrali da cui i titolari degli assegni stessi dipendono, daranno immediata notizia alla Direzione generale del tesoro, rispettivamente della riduzione dell'assegno e del provvedimento che vi diede luogo.

Altrettanto faranno le varie autorità governative circondariali, distrettuali, provinciali o compartimentali, quando il provvedimento da cui deriva la riduzione, sia stato da esse emanato secondo la loro speciale competenza.

Indipendentemente dall' obbligo di cui sopra, sarà contemporaneamente provveduto, dagli uffici suddetti e secondo le norme della legge di contabilità, per la riduzione della ritenuta per cessione al quinto del nuovo assegno percepito dal cedente, e, quando il pagamento di esso venga disposto da altro ufficio, saranno a questo comunicate tutte le notizie occorrenti perchè possa, sin dallo inizio, eseguire la ritenuta in conformità della prima parte dell' art. 6 della legge predetta e dell' art. 8 del presente regolamento.

Art. 10.

Nel caso in cui lo stipendio o l'assegno soggetto a riduzione sia colpito da alcuno dei vincoli di cui all' art. 2 della legge 30 giugno 1908, n. 335, gli uffici incaricati di emettere gli ordini di pagamento, pur provvedendo alla sospensione di una quota proporzionale dell' emolumento, dovranno attendere, innanzi di disporre il pagamento di essa quota all' assegnatario, la preventiva autorizzazione della Direzione generale del tesoro.

Art. 11.

Nel caso previsto dalla seconda parte dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335, la liquidazione degli interessi sarà fatta in modo definitivo all' atto dell' emissione del mandato di pagamento della quota di indennità spettante al cessionario, e, per calcolare l'abbuono degli interessi medesimi, il pagamento si considererà come effettivamente eseguito nel decimoquinto giorno dalla data della emissione suddetta.

Art. 12.

Le cessioni autorizzate dalla legge 30 giugno 1908, n. 335, debbono farsi per atto scritto munito delle firme del cedente e dei legittimi rappresentanti dell'Istituto cessionario, nonchè del timbro dell'Istituto medesimo.

Art. 13.

L'atto deve essere, agli effetti dell'art. 1539 del Codice civile, comunicato dalle parti, mediante piego raccomandato, al Direttore Generale del tesoro.

E' tuttavia in facoltà delle parti di provvedere alla notifica al Direttore Generale del tesoro, per mezzo di ufficiale giudiziario, nella forma delle citazioni.

Art. 14.

Quando la notifica sia fatta nella forma indicata nella prima parte dell'articolo precedente, ogni piego raccomandato dovrà contenere un solo atto di cessione corredato dei documenti indicati nell'art. 18.

Se la notifica è eseguita per mezzo di ufficiale giudiziario, i documenti di cui all'art. 18 saranno da lui consegnati alla Direzione generale del tesoro insieme all'atto di cessione.

Art. 15.

Gli atti di cessione saranno dalla Direzione generale del tesoro annotati in uno speciale repertorio a pagine numerate e vistate dal competente giudice funzionante da pretore.

Le annotazioni degli atti dovranno essere fatte in ordine rigoroso man mano che i relativi pieghi raccomandati perverranno alla detta Direzione generale, o gli atti stessi le saranno giudizialmente notificati.

Art. 16.

Le risultanze del repertorio faranno piena fede circa il tempo in cui ciascun atto di cessione, racchiuso in piego raccomandato, è pervenuto alla Direzione generale del tesoro, e non sarà ammessa alcuna prova in contrario, non incontrando

lo Stato alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi o ritardi che potessero verificarsi nella consegna dei pieghi raccomandati alla Direzione generale del tesoro.

Art. 17.

Gli atti di cessione devono contenere:

1° il nome, il cognome e la paternità del cedente;

2° l'indicazione dell'amministrazione a cui questi appartiene, dell'ufficio presso cui presta servizio e del grado che occupa;

3° l'ammontare annuo dello stipendio od altro assegno fisso e continuativo che forma oggetto della cessione;

4° il corrispondente ammontare mensile tanto al lordo che al netto di ritenute;

5° la indicazione dell'Istituto cessionario e quella del luogo ove esso ha la sua sede principale;

6° il nome, il cognome e la qualità della persona o delle persone che legalmente lo rappresentano e che intervengono alla stipulazione dell'atto;

7° l'importo complessivo della somma data a mutuo, la ragione dell'interesse a cui il mutuo viene concesso e l'ammontare complessivo dell'interesse medesimo;

8° il numero delle quote cedute e l'ammontare di ciascuna di esse.

La cessione deve riferirsi ad un determinato numero di quote eguali e il relativo atto non sarà accettato se manchi di alcuna delle indicazioni di cui al presente articolo, o se contenga convenzioni estranee all'oggetto della cessione.

Oltre le indicazioni suddette gli atti potranno soltanto contenere una tabella di ammortamento del prestito agli effetti del primo capoverso dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335.

Art. 18.

Gli atti di cessione comunicati o notificati alla Direzione generale del tesoro dovranno essere in originale o in copia autentica spedita nei modi voluti dall'art. 1333 del Codice civile.

Unitamente ad essi dovranno essere comunicati nella forma di cui all'art. 14:

1° una copia conforme dell'atto stesso;

2° una dichiarazione in doppio originale che indichi per il cedente:

a) il nome, il cognome e la paternita;

b) l'amministrazione ed il grado che occupa;

c) l'ammontare dello stipendio od altro assegno fisso e continuativo di cui è provvisto;

d) l'indicazione dei pignoramenti, sequestri o cessioni eventualmente esistenti;

e) le ritenute cui eventualmente lo stipendio sia soggetto ai sensi e per gli effetti dell'art. 9 della legge 14 luglio 1907, n. 553, e 4 del testo unico delle leggi sulle case popolari approvato con R. decreto 17 febbraio 1908, n. 89.

Questa dichiarazione sarà rilasciata in carta libera dallo ufficio incaricato della emissione degli ordini per il pagamento cui essa si riferisce, e dovrà essere consegnata personalmente al titolare dopo averne accertata la identità, o a lui direttamente trasmessa per posta quando ne faccia richiesta per lettera.

Il rilascio di siffatta dichiarazione è vietato per gli stipendi od assegni che, non essendo percepiti da impiegati od ufficiali di cui nell'art. 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, non risultano sottoposti alla ritenuta stabilita con l'art. 29.

Art. 19.

Il Direttore generale del tesoro, ricevuti gli atti, procede, colla maggiore sollecitudine, al loro esame, e, quando ne abbia accertata la regolarità, trasmette, non oltre i trenta giorni dal ricevimento, direttamente all'Istituto cessionario, informandone in pari tempo il cedente, la dichiarazione di accettazione dell'atto.

Contemporaneamente provvede per la sospensione del pagamento delle quote cedute, dà notizia degli atti alla Corte dei conti, e ne trasmette per l'esecuzione l'originale o la copia autentica, trattenendo l'altra copia, alle amministrazioni sui bilanci delle quali vengono corrisposti gli stipendi od assegni ceduti, unitamente ad un originale della dichiarazione di cui all'art. 18, n. 2.

Art. 20.

Degli atti di cessione irregolari nella sostanza o non redatti in conformità del presente regolamento, non sarà tenuto alcun conto, e di ciò si darà avviso tanto al cedente che al cessionario, sempre entro 30 giorni dal loro ricevimento.

Di quegli atti che, pur risultando regolari, non pervengano corredati di tutti o di alcuni dei documenti di cui all'art. 18, resterà sospeso l'eseguimento sino a quando i documenti stessi non vengano rimessi al tesoro.

A tale effetto la direzione generale del tesoro, entro il termine di cui al primo comma del presente articolo, darà avviso al cedente ed al cessionario dei documenti mancanti.

Art. 21.

Gli atti di cui al secondo comma dell'art. 20, avranno la loro decorrenza dalla data del mese successivo a quello in cui furono completati i documenti prescritti dall'art. 18.

Art. 22.

Sono nulle e come non avvenute di fronte allo Stato le cessioni consentite senza il preventivo nulla osta della Direzione generale del tesoro, quando la data di rilascio del nulla osta medesimo preceda di oltre trenta giorni quella della notifica della cessione.

A tale effetto l'impiegato o l'ufficiale che desideri cedere il proprio stipendio dovrà compilare la domanda su apposito modello fornito dall'Amministrazione, e spedirla direttamente alla Direzione generale del tesoro, corredandola dei seguenti documenti:

1° certificato di sana costituzione fisica redatto nelle forme volute dal seguente art. 23;

2° atto di nascita;

3° decreto di prima nomina all'impiego.

La Direzione generale del tesoro, esaminati i documenti e trovatili regolari, restituirà, entro dieci giorni dal loro ricevimento, i documenti di cui ai nn. 2 e 3 all'impiegato od ufficiale richiedente, insieme al nulla osta.

La domanda del nulla osta, con il certificato di cui al

n. 1, potrà anche essere rimessa pel tramite dell'autorità provinciale, compartimentale o centrale, da cui gerarchicamente l'impiegato dipende e, per gli ufficiali, pel tramite del comandante del corpo del quale fanno parte, o del capo del servizio cui sono addetti.

In questo caso le predette autorità dovranno inviare, alla Direzione generale del tesoro, entro 24 ore dal ricevimento, la domanda di nulla osta, dopo avervi indicato, in base agli atti di ufficio, la data di nascita del richiedente e quella del decreto della sua prima nomina all'impiego.

Art. 23.

Il certificato, di cui al n. 1 del precedente art. 22, che è rilasciato nell'interesse esclusivo dell' Amministrazione, dovrà essere redatto sugli appositi modelli a stampa forniti dall'Amministrazione stessa, e rispondere a ciascun quesito ivi contenuto.

Esso deve essere rilasciato da un medico provinciale o da un ufficiale sanitario comunale o da un medico del R. esercito o della R. marina, e rispettivamente vistato dal prefetto, dal sindaco o dall' autorità militare da cui l'ufficiale medico dipende.

I predetti sanitari non potranno rifiutarsi, su domanda delle parti, di rilasciare i certificati di cui sopra.

Essi però hanno diritto ad un compenso da parte del richiedente, in misura non superiore a L. 5.

Qualora gli interessati o l'amministrazione non intendano acconciarsi al responso della perizia medica possono chiederne la revisione :

a) ai medici provinciali per i certificati rilasciati dagli ufficiali sanitari comunali;

b) alla Direzione generale di sanità per i certificati rilasciati dai medici provinciali ;

c) ai direttori degli ospedali militari per i certificati rilasciati dagli ufficiali medici.

La revisione sarà basata sull'esame dei documenti, esclusa in ogni caso la visita personale dell'interessato.

Art. 24.

Il *nulla osta,* di cui all'art. 22, sarà negato:

1° a coloro i quali non producano il certificato medico nella forma e nei termini stabiliti dall'art. 23;

2° a tutti coloro che abbiano compiuto il sessantacinquesimo anno di età;

3° agli impiegati che si trovino in aspettativa per motivi di salute;

4° agli ufficiali dell'esercito e della armata in tempo di guerra.

Il *nulla osta* sarà dato sotto condizione che l'importo complessivo della cessione non superi i quattro quinti dello stipendio netto di un anno, per coloro ai quali manchino, a norma delle speciali leggi che li riguardano, meno di cinque anni per conseguire il diritto al collocamento a riposo.

In nessun caso il rilascio del *nulla osta* impegna l'Amministrazione ad accettare le cessioni che, in base al medesimo venissero stipulate.

Art. 25.

Coi contributi fissati dagli art. 28 e 29 è costituito un fondo destinato a garantire gli Istituti indicati pel primo capoverso dell'art. 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, da ogni eventuale perdita per le sovvenzioni da essi fatte in base alle cessioni consentite in conformità del presente titolo.

Art. 26.

La garanzia di cui all'articolo precedente riguarda i seguenti casi:

1° morte del cedente prima che sia stata estinta la cessione;

2° cessazione per qualunque causa dal servizio, del cedente, senza che questi abbia diritto a pensione od indennità ovvero quest'ultima non basti a saldare il residuo credito dell'Istituto cessionario malgrado l'abbuono degli interessi di cui al primo capoverso dell'art. 6 della legge 30 giugno 1908, numero 335;

3° riduzione dello stipendio del cedente per qualsiasi causa.

In quest'ultimo caso, per altro, le somme pagate dal fondo di garanzia per conto del cedente saranno da esso ricuperate mediante il corrispondente prolungamento in suo favore della ritenuta mensile, eseguito ai sensi della prima parte dell'articolo 6 della legge predetta e dell'art, 8 del presente regolamento.

In tutti i casi contemplati dal presente articolo il tesoro, per conto del fondo di garanzia, avrà sempre diritto di riscattare le cessioni che rimanessero, in tutto o in parte, a carico del fondo stesso, con relativo abbuono degli interessi in più percetti dal cessionario.

Art. 27.

Al verificarsi di alcuno dei casi indicati nell'articolo precedente l'istituto cessionario deve informarne immediatamente per iscritto la Direzione generale del tesoro.

Art. 28.

Le amministrazioni che, a norma dell'art. 19, provvedono all'eseguimento delle cessioni, devono contemporaneamente disporre che sulla prima rata di stipendio con la quale ha inizio ciascuna cessione, oltre alla quota ceduta, sia anche ritenuta una somma corrispondente al 2 per cento sull'ammontare della cessione stessa.

Tale ritenuta deve essere registrata nei mandati, ordini di pagamento o buoni su mandati a disposizione in cifra distinta ma nella colonna medesima assegnata per le ritenute di cui all'articolo seguente.

Art. 29.

Le varie amministrazioni cui spetta di disporre il pagamento degli stipendi agli impiegati ed agli ufficiali indicati nell'art. 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335 cureranno che sugli stipendi medesimi siano eseguite mensilmente le seguenti ritenute:

centesimi 10 per gli stipendi al lordo non superiori alle lire 1500.

centesimi 20, per gli stipendi superiori alle lire 1500 sino a lire 3000;

centesimi 30, per gli stipendi superiori alle lire 3000 sino a lire 5000;

centesimi 40, per gli stipendi superiori alle lire 5000 sino a lire 7000;

centesimi 50, per gli stipendi superiori alle lire 7000.

Le ritenute di cui al presente articolo sono registrate in apposita colonna nei mandati, ordini di pagamento o buoni su mandati a disposizione, per essere introitate nei modi indicati nell'art. 32.

Art. 30.

La domanda per il rimborso, nei casi ammessi dall'articolo 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, dovrà essere corredata da una copia autentica dello stato di servizio dell'impiegato collocato a riposo o defunto, e, in quest'ultimo caso, anche dai documenti prescritti dall'art. 337 del regolamento di contabilità, al fine di comprovare la qualità di eredi.

Qualora detti documenti siano già stati esibiti ad altra Amministrazione dello stato, basterà un certificato dell'Amministrazione che li ha ricevuti, che ne dichiari la presentazione e la regolarità, e, qualora fossero già stati posti a corredo di qualche mandato od ordine di pagamento, indichi il bilancio il capitolo, il numero e la data del titolo stesso.

Art. 31.

La liquidazione della somma da restituirsi a norma del primo, secondo e terzo capoverso dell'art. 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, è fatta dalla Direzione generale del tesoro in base alle risultanze dello stato di servizio esibito in copia autentica.

Art. 32.

Nel bilancio dell'entrata è inscritto uno speciale capitolo per la imputazione delle ritenute di cui ai precedenti articoli 28 e 29.

In conto di tale capitolo viene mensilmente introitato dalle tesorerie l'importo delle ritenute suddette, con le modalità stabilite per le ritenute in conto entrate del tesoro e per imposta di ricchezza mobile.

Art. 33.

Nel bilancio del Ministero del tesoro è inscritto uno speciale capitolo con stanziamento corrispondente a quello del capitolo di entrata di cui all'articolo precedente.

A tale capitolo fanno carico i pagamenti da eseguirsi mensilmente alla Cassa depositi e prestiti, in adempimento dell'art. 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335.

Art. 34.

Per tutte le somme riscosse la Cassa depositi e prestiti tiene col tesoro un conto corrente fruttifero, al saggio d'interesse dei depositi volontari, a norma dell'art. 11 del regolamento approvato con R. decreto 31 dicembre 1899, n. 505, destinato:

a) a far fronte agli indennizzi a favore dei cessionari a causa dei rischi diversi:

b) a rimborsare agli impiegati o ai loro eredi le somme loro dovute a termini dell'art. 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335.

Le somme disponibili eccedenti i bisogni per i prelevamenti di cui alle lettere *a*) e *b*), e da indicarsi dal tesoro, saranno impiegate dalla Cassa depositi e prestiti, sentito il ministro del tesoro:

1° in titoli dello Stato o garantiti dallo Stato da intestarsi alla Cassa depositi e prestiti per conto del fondo di garanzia di cui all'art. 8 della legge;

2° in prestiti alle Provincie, ai Comuni ed ai Consorzi, concessi dall'Amministrazione della Cassa depositi e prestiti secondo la propria istituzione.

Di questi prestiti si terrà una contabilità distinta e di mano in mano che si riscuoteranno dalla Cassa le relative delegazioni, l'importo di queste sarà accreditato al tesoro nel conto corrente di cui sopra.

Art. 35.

Quando occorra provvedere ad alcuno dei prelevamenti di cui all'art. 34, il direttore generale del tesoro ne fa motivata richiesta a quello della Cassa depositi e prestiti, indicando la somma da pagarsi, il creditore ed il luogo del pagamento.

Art. 36.

Il direttore generale della Cassa depositi e prestiti, in conformità alle richieste ricevute, emette i relativi mandati di pagamento, inscrivendo sul conto corrente a suo credito il loro importo, e dandone contemporanea notizia alla Direzione generale del tesoro che provvederà alla corrispondente iscrizione a suo debito.

Art. 37.

Alla fine di ogni semestre la Cassa depositi e prestiti trasmette alla Direzione generale del tesoro, per averne il benestare, un estratto del proprio conto corrente con la liquidazione degli interessi maturati.

Art. 38.

Nelle richieste di cui all'art. 35 riferibili al pagamento di somme da effettuarsi a favore degli Istituti cessionari per indennizzo di danni derivanti dalle cause di cui ai nn. 1 e 2 dell'art. 26, la Direzione generale del tesoro liquida gl' interessi dovuti agl'Istituti medesimi sino alla data della richiesta, salvo all'Amministrazione della Cassa depositi e prestiti di liquidare con il mandato di pagamento quelli complementari sino al giorno antecedente all'emissione del mandato stesso.

In tutti i casi di pagamenti eseguiti ai medesimi Istituti in dipendenza della garanzia di cui al n. 3 del citato art. 26, non sono dovuti interessi di sorta, presumendosi pagamenti effettuati alle debite scadenze, e ciò sempre quando il Tesoro non si avvalga del diritto di riscatto di cui all'ultimo capoverso dello stesso articolo, nel quale caso si segue la norma stabilita nel comma precedente.

TITOLO III.

Della cessione dello stipendio degli impiegati non dipendenti dello Stato.

Art. 39.

Per le cessioni dei ferrovieri e degli operai di cui all' ultimo comma dell'art. 12 della legge 30 giugno 1908, n. 335, non provvisti di assegni fissi, deve prendersi come base del

quinto cedibile la media raggiunta nell'ultimo triennio dai loro emolumenti, e la quota ceduta resterà invariata durante tutto il corso della cessione anche se gli emolumenti, durante il corso stesso, siano superiori o inferiori a detta media

Resta ferma però la disposizione di cui alla prima parte dell'articolo 6 della predetta legge pel caso di riduzione degli assegni in dipendenza di cessazione dal servizio attivo.

Art. 40.

Gli atti di cessione di cui all'articolo precedente nonchè i pignoramenti e i sequestri a carico dei ferrovieri ed operai ivi indicati devono essere notificati, per mezzo dell'ufficiale giudiziario, al capo dello stabilimento da cui i cedenti dipendono, il quale trovatili regolari, provvederà in merito ai medesimi, dopo averne informata l'Amministrazione centrale competente.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 41.

Le quote sequestrabili, pignorabili e cedibili, a norma della legge 30 giugno 1908 n. 335, vanno calcolate sempre sull'emolumento netto non soltanto dalle ritenute in conto entrate del tesoro e per imposta di ricchezza mobile, ma altresì da quelle di cui all'art 29 del presente regolamento.

Per gli impiegati retribuiti ad aggio il calcolo è fatto sulla media dei proventi netti percepiti dai medesimi negli ultimi anni seguendo a tal fine gli stessi criteri che si seguirebbero per essi nel fissare la base sulla quale sarebbe loro liquidata la pensione.

Art. 42.

La domanda per la restituzione della tassa proporzionale di registro, di cui nella seconda parte dell'art. 16 della legge 30 giugno 1908, n. 335, deve essere rivolta all'intendente della Provincia in cui l'atto fu registrato.

Roma, 2 Dicembre 1908.

FERROVIE DELLO STATO

Direzioen Generale

APPENDICE N. 3 AL REGOLAMENTO VESTIARIO-UNIFORME

Vengono apportate le seguenti modificazioni al regolamento del vestiario uniforme 22 marzo 1907:

1. Per gli agenti delle stazioni, pei controllori e pei capi depositi locomotive, pei quali il regolamento prescrive, a seconda delle qualifiche, l'uso obbligatorio o facoltativo della giacca di stoffa nera pesante o leggera (categorie 5 e 6), viene in sostituzione prescritto l'uso obbligatorio o facoltativo di una giubba a colletto dritto di eguale stoffa, da distinguersi rispettivamente con le categorie 39 se di stoffa pesante e 40 se di stoffa leggera.

Sul colletto saranno in modo fisso applicati un galloncino dorato ed il numero di matricola sormontato da ruota alata in similoro.

Durante la stagione estiva, agli agenti di cui l'ultimo comma dell'articolo 1 del regolamento, è data facoltà di usare la giubba di *alpagas* nero, venendo abolita la giacca di uguale stoffa.

Per gli agenti con qualifica di uscieri e portieri, alla giacca di stoffa nera pesante o leggera (categorie 5 e 6) viene sostituita una giubba con colletto dritto di uguale stoffa, da distinguersi rispettivamente con le categorie 37 se di stoffa pesante e 38 se leggera. Sul colletto saranno in modo fisso applicati una trecciuola argentata e il numero di matricola sormontato da ruota alata in alpacca.

Per gli agenti con qualifica di capi verificatori, capi squadra accenditori e manovali, capi squadra guardiani di officine, guardaportoni e verificatori, nonchè per gli agenti con qualifica di capi deviatori, capi manovra, assistenti (R. M.), guarda magazzino, assistenti alle merci (R. A.), guarda merci (R. A., R. S.),

capi squadra alle merci, capi squadra deviatori, capi squadra manovratori, guardie di stazione e pei manuali in servizio presso gli uffici, alla giacca di stoffa grigio-ferro pesante o leggera (categorie 7 e 8) viene sostituita una giubba con colletto dritto di eguale stoffa, da distinguersi rispettivamente con le categorie 35 se di stoffa pesante e 36 se di stoffa leggera. Sul colletto saranno in modo fisso applicati il numero di matricola e la ruota alata in alpacca.

La somministrazione delle nuove giubbe comincerà, per le richieste da emettersi, dal 1° gennaio prossimo.

I prezzi delle suddette giubbe sono indicati nel seguente prospetto:

	Categoria	INDICAZIONE della fodera	Prezzo per Taglia		
			1ª	2ª	3ª
			Misure (a)		
			cm. 44 a 48	cm. 50 a 54	cm. 56 a 60
Giubba di stoffa grigio ferro pesante	35	Flanella leggera .	21.20	22.00	22.60
Idem	35	Zanella	19.60	20.40	21.0
Idem leggera	36	Zanella	15.30	15.80	16.30
Idem nera pesante	37	Flanella leggera .	22.50	23.30	23.90
Idem	37	Zanella	20.90	21.70	22.30
Idem leggera	38	Zanella	16.60	17.10	17.60
Idem pesante	39	Flanella leggera .	22.80	23.60	24.20
Idem	39	Zanella	21.20	22.00	22.60
Idem leggera	40	Zanella	16.90	17.40	17.90

(a) Semicirconferenza del torace.

2. Per gli agenti con funzioni di interprete nelle stazioni, l'uniforme è quello stesso degli applicati, salvo l'uso di un berretto di panno nero con la scritta *Interprete*. Il prezzo del berretto è di L. 4.05, con eventuale contributo dell'Amministrazione a senso della tabella *B* e dell'art. 13 del Regolamento.

Detto berretto viene designato con la categoria 39 (nuova).

3. Agli agenti pei quali il Regolamento vestiario uniforme stabilisce l'uso del cappotto (*pardessus*) di panno nero, categoria 27, viene anche concesso, con la durata minima di

mesi 36 e senza contributo dell'Amministrazione, un cappotto (*pardessus*) di stoffa leggera grigio-scuro, da distinguersi con la categoria 43, della stessa foggia del cappotto categoria 27, ed ai prezzi seguenti:

	Categoria	INDICAZIONE della fodera	Prezzo per Taglia 1ª – Misure dell'altezza m. 1.10 a 1.20	2ª – m. 1.25 a 1.35	3ª – m. 1.40
Cappotto (pardessus) di stoffa leggera	43	Flanella leggera .	32.00	34.60	36.20
	43	Zanella	29.00	31.60	33.20

4. A pagina 50 del regolamento vestiario, per gli operai di 1ª e 2ª classe del servizio Movimento e Traffico, aggiungere la concessione di un cappotto (categorie 28 e 29) con la durata minima di 36 mesi e senza contributo dell'Amministrazione.

5. A pagina 3 dell'Appendice n. 1 al Regolamento vestiario, per gli operai di 1ª e 2ª classe aggregati ai verificatori del servizio Materiale e Trazione, aggiungere la concessione di un cappotto (categorie 28 e 29) con la durata minima di 36 mesi e senza contributo dell'Amministrazione. Viene stabilito in L. 2 la ritenuta normale mensile a carico dell'Agente ed in relazione il deposito di garanzia.

6. Alla tabella *A* - Quadro 3° - annessa al Regolamento aggiungere come uniforme obbligatoria:

pei Capi Tecnici di 1°, 2° e 3° grado addetti alla sorveglianza dei verificatori e degli operai aggregati ai verificatori per la pulizia delle carrozze, l'uso del berretto;

pei Capi Squadra manovali l'uso del berretto, della giacca e del pantalone;

pei medesimi Capi Squadra e pei manovali quando sono di scorta ai treni intercomunicanti per la pulizia delle carrozze, l'uso del cappotto oltre che degli altri capi di vestiario già prescritti per l'uniforme obbligatoria degli stessi agenti.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 2 dicembre 1908.

Art. 43.

I conti dei pignoramenti, dei sequestri e delle cessioni saranno tenuti in evidenza in apposito registro, ciascuno per la parte che li riguarda, dalle Amministrazioni centrali interessate, dal controllore capo della tesoreria centrale, dai delegati del tesoro, dai funzionari delegati per le somme pagabili con buoni su mandati a disposizione e dai funzionari che provvedono a pagamenti con somme fornite loro con mandati di anticipazione.

Art. 44.

Nel caso di cambiamento di residenza da una Provincia ad un'altra di un impiegato o salariato, i cui emolumenti siano sottoposti a qualcuno dei vincoli consentiti dalla legge 30 giugno 1908, n. 335, l'ufficio dal quale l'impiegato o salariato direttamente dipende ne avvisa la Delegazione del Tesoro, ammenochè non sia prescritto che la pubblicazione del provvedimento di trasloco nel Bollettino ufficiale tenga luogo di comunicazione.

La Delegazione del tesoro presso la quale trovasi iscritta la partita di stipendio o di pensione, trasmetterà a quella della Provincia, dove l'impiegato o pensionato si recherà a risiedere, copia autentica del conto corrente di spesa fissa e del conto della cessione.

Quando l'impiegato che muta residenza è pagato con buoni su mandati a disposizione o con fondi tratti su mandati di anticipazione, il funzionario delegato, che fino a quel momento ha provveduto al pagamento, trasmetterà a quello che dovrà provvedervi in seguito l'estratto di cui sopra.

Art. 45.

E' vietato alla Direzione generale del tesoro ed a tutti gli uffici che abbiano parte nella esecuzione degli atti di cessione di stipendi od assegni, di fornire qualsiasi notizia riguardante gli atti medesimi a qualunque persona od Istituto all'infuori del cedente o del cessionario, anche se investiti di speciale procura o rappresentanza.

Ogni notizia o comunicazione dovrà essere data per iscritto al cedente o alla sede centrale dell'Istituto cessionario, quali risultano da relativo atto notificato alla Direzione generale del tesoro.

Art. 46.

La diramazione delle norme direttive riguardanti il servizio della pignorabilità, sequestrabilità e cedibilità degli stipendi, e così ogni schiarimento e la risoluzione dei quesiti che venissero formulati riguardo all'applicazione della legge e del presente regolamento, sono riservati alla Direzione generale del tesoro.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro del tesoro
CARCANO.

Il ministro delle finanze
LACAVA.

Il ministro di grazia e giustizia e dei culti
ORLANDO.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio
COCCO-ORTU.

Mod. . . . *T.*

(art. 18 reg. . . . .)

MINISTERO *d* (*a*) . . . . . .

(*b*) . . . .

Ai sensi e per gli effetti dell' art. 18 del regolamento per l' applicazione della legge 30 giugno 1908, n. 335, si dichiara che al sig. . . . . nella qualità di . . . . competono mensilmente:

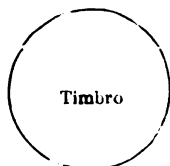
per stipendio od altro assegno fisso equivalente L. . . . . che, depurate delle ritenute:

per debiti verso lo Stato L. . . . . . .
per tasse comunali . . . . » . . . . . .
per alimenti . . . . » . . . . . .   L. . . . .
per . . . . » . . . . . .
in conto entrate tesoro . » . . . . . .   L. . . . .
in conto imposta R. M. . » . . . . . .
in applicazione dell'art. 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335 . . . . » . . . . . .   L. . . . .

si riducono a nette mensili (in lettere) . . . . L. . . . .

(1) *N.B.* . . . .

. . . . . addi . . . .

Timbro

Il. . . . .
. . . .

(1) Indicare se lo stipendio dell' impiegato sia o meno sottoposto alle ritenute di cui all'art. 7 del regolamento per l'applicazione della legge 30 giugno 1908, n. 335, e, in caso affermativo, a quanto ammontino le ritenute medesime e fino a quando dovrà continuarsene l'eseguimento.

(*a*) Indicazione del Ministero da cui dipende l'impiegato.

(*b*) Ufficio che rilascia la dichiarazione.

Mod. . . . . . *T*
(Art. 22 del regol. . . . . .)

AL MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO
Divisione VII

Il sottoscritto (*a*) . . . . fa domanda a codesta on. Direzione generale perchè gli sia rilasciato il nulla osta ai sensi e per gli effetti di cui all' art. 8 della legge 30 giugno 1908, n. 335, ed unisce all'uopo i seguenti documenti:

1. . . . .
2. . . . .
3. . . . .

(*b*) . . . .

(*c*) . . . .

(*d*) . . . .

(*a*) Cognome, nome e paternità.
(*b*) Data.
(*c*) Firma dell'impiegato per disteso.
(*d*) Grado e Amministrazione cui l'impiegato appartiene.

Dichiarazioni dell'autorità provinciale, compartimentale o centrale da cui l'impiegato gerarchicamente dipende. (1)

Dagli atti d'ufficio risulta che il richiedente è nato il . . . . che il decreto (2) . . . . di sua prima nomina ad impiego porta la data del . . . . e che attualmente il richiedente medesimo si trova in (3) . . . .

(4) . . . . Timbro (5) . . . .

(6) . . . .

(1) Tali dichiarazioni debbono essere fatte nel caso in cui la domanda dell'impiegato sia trasmessa in via gerarchica, giusta il penultimo capoverso dell'art. 22 del regolamento per l'applicazione della legge 30 giugno 1908, n. 335.
(2) Reale o Ministeriale.
(3) Attività di servizio o aspettativa per motivi di salute.
(4) Data.
(5) Qualità del dichiarante
(6) Firma del dichiarante.

Rilasciato il nulla osta n. . . . . *addì* . . . . *sotto condizione* . . . .

Mod. . . . . *T*

(Art. 23 regolamento . . . .)

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO

CERTIFICATO MEDICO

per le cessioni di stipendio dei funzionari delle Amministrazioni dello Stato, del fondo per il culto e degli economati generali dei benefici vacanti.

I. Generalità del funzionario:	I.
a) Nome e cognome.	*a*)
b) Impiego.	*b*)
c) Luogo di nascita.	*c*)
d) Data di nascita.	*d*)
e) Luogo di domicilio.	*e*)
f) Via, numero e piano dell'abizione.	*f*)
II. Dati gentilizi:	II.
1) Genitori:	
a) dire se sono viventi;	*a*)
b) dire se sono morti;	*b*)
quando?	
a quale età?	
di quale malattia?	
2) Moglie e figli:	
a) Età e stato di salute della moglie e malattie da essa sofferte.	*a*)
b) Numero dei figli.	*b*)
c) Loro stato di salute e malattie eventualmente sofferte.	*c*)
III. Anamnesi remota e prossima. Malattie pregresse del funzionario e loro esiti.	III.
N. B. — Per le donne si tenga conto dei disturbi di mestruazione, delle	

gravidanze, degli aborti e parti avuti, del loro decorso e del loro esito.	
IV. Stato attuale del funzionario:	IV.
a) Condizioni generali di nutrizione, sviluppo scheletrico e muscolare, aspetto e colorito della pelle.	*a*)
b) Eventuali difetti fisici.	*b*)
c) Tracce e residui di malattie o di cure pregresse.	*c*)
d) Esame funzionale e semeiotico degli organi della cavità toracica (cuore, polmoni), della cavità addominale (apparecchio digerente, fegato, milza e rene) e del sistema nervoso.	*d*)
V. Diagnosi delle eventuali malattie od imperfezioni fisiche esistenti nel funzionario.	V.
VI. Giudizio medico complessivo sullo stato di salute del funzionario e sulle previdibili conseguenze delle eventuali infermità od imperfezioni riscontrate.	VI.
VII. Parere del sanitario sulla opportunità o meno di concedere il nulla osta di cui all'art. 8 della legge 30 giugno 1908, n. 335, che impegna l'Amministrazione a garantire un prestito estinguibile in 5 anni mediante trattenute sullo stipendio del funzionario.	VII

Dato a , li 190

Il medico visitatore

(*a*) . . . .

(*b*) . . . .

(*c*) . . . .

. . . .

(*a*) Firma per disteso.
(*b*) Qualità del sanitario.
(*c*) Visto del sindaco, del prefetto o dell'autorità militare.

N. B. — Il sanitario dovrà accertare la identità del funzionario prima del rilascio del presente certificato.

Ordine Generale N. 20.

(SERVIZIO VI)

Modificazioni al Regolamento per il vestiario uniforme 22 marzo 1907.

(Vedi Ordine Generale N. 2-1908).

Essendosi apportata qualche modificazione al Regolamento per il vestiario uniforme di alcune categorie di personale, se ne dà conoscenza con l'unita Appendice N. 3 al predetto Regolamento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 357.

(SERVIZIO VIII)

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 323-1908).

Col 14 dicembre 1908, la Stazione di Santhià sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, alla pag. 59 della tariffa del detto Servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898) dovrà farsi la seguente aggiunta:

Santhià S. . . .	G.P.	Civitavecchia Genova (1)	569 158	Genova	158

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 358.

(Servizio VIII)

Tariffa locale N. 304 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 96-1908).

Col 16 dicembre 1908 saranno ammessi a fruire della tariffa locale N. 304 P. V. i trasporti da Como Lago a Bari, Napoli, e Caserta, e viceversa, coll' applicazione dei seguenti prezzi per tonnellata:

	Bari	Napoli e Caserta
Serie	L. 66,66	L. 58,28
» B	» 62,32	» 55,94
		Napoli
» C (a)		L. 58,28
» C (b)		» 55,94

Nella tariffa locale predetta deve quindi essere fatta l'aggiunta relativa.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 359.

(Servizio VIII)

Istituzione a TORINO PORTA NUOVA ed a GENOVA PIAZZA PRINCIPE di Sezioni doganali bagagli e speciale procedura per spedirvi i bagagli dall'estero.

(Vedi Ordini di Servizio N. 51-1907 e 163-1908).

Col giorno 15 dicembre 1908 viene istituita tanto presso la stazione di Torino Porta Nuova quanto presso quella di Genova Piazza Principe, una *Sezione doganale bagagli,* incaricata di liberare dal vincolo doganale i bagagli registrati per le dette stazioni, viaggianti coi convogli diretti, non visitati alle sta-

zioni di confine, o per domanda dei proprietari, o perchè questi, per una qualsiasi ragione, non si prestano a farli visitare nell'intervallo di tempo fra l'arrivo al confine dei convogli dall'estero e la partenza di quelli per l'Italia.

Sono in tutto applicabili ai bagagli in parola le disposizioni contenute nell'art. 28 delle prime tre parti del *Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie,* pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 168-1908, e su detto articolo si richiama pertanto la particolare attenzione delle stazioni di confine di *Ala, Chiasso, Domodossola, Luino, Modane, Pontebba, Udine e Ventimiglia* e delle stazioni di *Torino P. N. e Genova P. P.*

Analoga annotazione dovrà quindi farsi a pagina 22 del detto Regolamento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 360.

(SERVIZIO I)

Istruzione per l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria.

Si porta a conoscenza del personale che in fascicolo separato sono state pubblicate le nuove « *Istruzioni per l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria* ».

La prima distribuzione sarà fatta a cura del Servizio I; le scorte verranno consegnate al Servizio VI, al quale dovranno essere rivolte le richieste successive.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 361.

(SERVIZIO II)

Cessioni, Pignoramenti e Sequestri di competenze d'Agenti.

(Vedi Legge 30 Giugno 1908, n. 335, Regolamento 24 settembre 1908, n. 571, ed Ordine Generale N. 11-1908).

In applicazione della Legge 30 Giugno 1908 N. 335 e del relativo regolamento in data 24 Settembre 1908 debbonsi seguire per quanto riguarda il personale ferroviario, le presenti norme concretate d'accordo col Ministero del Tesoro.

1. La facoltà di cessione di cui all'art. 3 della Legge spetta esclusivamente agli agenti stabili retribuiti a stipendio; ne sono quindi esclusi quelli avventizi, quelli in prova e quelli stabili retribuiti a paga giornaliera, i quali tutti però possono valersi della facoltà di cessione a cooperative ferroviarie nei modi già in uso e riconosciuti dall'art. 13, ultimo comma, della legge.

2. Per determinare la quota cedibile (art. 41 del regolamento) per tutti gli agenti indistintamente e per calcolare la base di ragguaglio delle ritenute di cui all'art. 10 della legge per gli agenti ad essa soggetti, debbonsi conteggiare insieme allo stipendio o alla paga, solo quegli *assegni supplementari* (assegni ad personam), che l'Amministrazione abbia espressamente dichiarato formarne parte integrante.

3. La ritenuta di cui all'art. 10 della legge deve decorrere dall'Ottobre 1908 e le quote che non vennero ritenute in tal mese ed in quello successivo di Novembre dovranno ricuperarsi sulle competenze del corrente Dicembre e quando queste eventualmente mancassero, su quelle dei mesi successivi.

4. Le quote relative a mensilità di stipendio non dovute e quindi non pagate, non possono essere ricuperate sulle mensilità successive. Di tali lacune dovrà però essere *sempre* fatto constare nel foglio matricolare.

5. La quota che si trattiene in base all'art. 10 (ritenuta normale) sarà da contabilizzarsi, in apposita colonna dei ruoli a credito del Conto 150 della nomenclatura « ritenute per contributo fondo garanzia cessioni ».

6. La ritenuta del 2% di cui all'art. 9 della Legge verrà fatta sulle competenze del mese che ai corrispondenti Uffici verrà indicato dal Servizio Centrale II sui corrispondenti prospetti di cessione.

7. Tale quota del 2% sarà pur da inscriversi nella colonna indicata al precedente n. 5 al disotto della ritenuta normale di cui all'art. 10 e resterà quindi contabilizzata a credito dello stesso conto.

Di queste ultime ritenute però gli Uffici incaricati della tenuta dei conti correnti per sequestri e cessioni dovranno, contemporaneamente alla trasmissione dei ruoli alle Ragionerie Compartimentali, dare opportuna specificazione mediante elenco dimostrativo che dalle Ragionerie, dopo le verifiche di competenza da farsi tosto in confronto dei ruoli sarà inoltrato al Servizio Centrale II.

Di esse ritenute sarà da farsi annotazione per memoria nell' intestazione del conto corrente mod. *B* 75, con richiamo al suindicato elenco dimostrativo, senz'altro effetto contabile.

8. Gli agenti stabili retribuiti con stipendio che intendono cederne una quota debbono prima ottenere il nulla osta da parte della Direzione Generale del Tesoro e all'uopo dovranno farne domanda valendosi del mod. 192 *T* che dai richiedenti potrà essere inoltrata alla Direzione stessa o direttamente o pel tramite gerarchico.

9. Qualora gli agenti si valgono di questo secondo mezzo, la domanda (mod. 192 *T*), corredata dal certificato sanitario, deve trasmettersi pel tramite gerarchico al superiore Ufficio che possiede i dati di nascita e di nomina o di decorrenza dell'impiego, il quale Ufficio, introdotti tali dati nella domanda, ne curerà l'immediato invio al Servizio Centrale IV (Ufficio Matricola Generale) colle proprie osservazioni.

10. Quest'ultimo una volta fatti gli opportuni accertamenti e provvisto al caso alle necessarie rettifiche avrà cura di inoltrare la domanda alla Direzione Generale del Tesoro per i provvedimenti di sua competenza.

11. Siccome la nomina all'impiego degli agenti ferroviari non risulta, salvo rare eccezioni, da Decreto Reale o Ministeriale, ma da deliberazione del Consiglio d'Amministrazione o del Direttore Generale, si dovrà dagli uffici interlineare sul modulo, quando se ne verifichi la necessità, la parola

Decreto e sostituendola con *Deliberazione* seguita dall'indicazione dell'autorità e dell'ente od Amministrazione che l'ha emanata. Quando poi gli uffici conoscano solo la data d'inizio della carriera, dovranno interlineare tutta la frase *il Decreto di sua prima nomina ad impiego porta la data del .....* sostituendovi l'altra *ha incominciato a prestar servizio dal .....*

Avvertesi che in ogni caso dovrà intendersi di impiego « stabile » escludendosi sempre il periodo dell'avventiziato e della provvisorietà o del servizio in prova.

12. Il modulo 182 *T* deve essere compilato dagli uffici cui è affidata la tenuta dei conti correnti *sequestri e cessioni*.

Questo modulo deve essere rilasciato a tutti gli agenti stabili retribuiti con stipendio, ai quali viene effettuata la ritenuta mensile, di cui agli articoli 10 della legge e 29 del regolamento, le quante volte costoro ne facciano richiesta, e indipendentemente dal fatto di avere o meno ricevuto il nulla osta a far cessioni.

13. I dati da riportarsi su tale modulo sono quelli indicati nel medesimo. Fra le ritenute però del secondo gruppo dove è detto « in conto entrate Tesoro » dovranno figurare quelle che si effettuano per tal titolo o per Cassa Pensioni o per Istituti di Previdenza, e in quest'ultimo caso sullo stampato sarà da introdursi opportuna rettifica.

14. Qualunque disposizione per l'esecuzione delle ritenute agli agenti tutti ed i conseguenti pagamenti ai creditori sia che trattisi di vincoli giudiziari (pignoramenti e sequestri) sia che trattisi di vincoli volontari, verrà data sempre dal Servizio Centrale II ed al Servizio medesimo gli Uffici dovranno far capo per tutto quanto si riferisce alla materia delle cessioni dei pignoramenti e dei sequestri di competenze di agenti, eccezion fatta per quanto riguarda la richiesta dei moduli 192 *T* e 182 *T* la quale deve farsi alle Delegazioni Provinciali del Tesoro, e per quanto riguarda le domande di nulla osta le quali vengono inoltrate al Servizio Centrale IV.

15. Gli agenti avventizi, quelli in prova e quelli retribuiti a paga giornaliera ai quali non vien fatta la ritenuta di cui all'art. 10 della legge possono cedere, come venne indicato all'art. 1 delle presenti norme il quinto della loro paga o del loro stipendio a favore di Cooperative ferroviarie in base all'art. 12, comma 2°, della legge.

A costoro quando ne facciano richiesta dovrà rilasciarsi come si è fatto fin quì la dichiarazione (Mod. *B*-147) di cui l'art. 20 dell'Ordine Generale 11-1906, la quale dichiarazione servirà di base alla cessione.

16. La quota ceduta dagli agenti di cui all'articolo precedente che sia nei limiti concessi dalla legge resterà invariata durante tutto il corso della cessione come è stabilito dall'art. 38 del regolamento.

17. Gli atti di cessione che dagli agenti stabili retribuiti con stipendio vengono rilasciati a norma dell'art. 3 della legge debbono essere notificati o comunicati secondo l'art. 13 del regolamento al Direttore Generale del Tesoro e al Direttore medesimo dovranno notificarsi anche gli atti intesi a modificare o ad annullare tali cessioni.

18. Tutti quanti gli altri atti vincolanti competenze di agenti dovranno notificarsi a mezzo d'Ufficiale Giudiziario al Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

19. Qualora la notificazione fosse fatta a persona diversa, i Funzionari cui gli atti fossero notificati dovranno provvedere immediatamente per il loro invio secondo le istruzioni contenute nell'art. 43 dell'accennato Ordine Generale n. 11-1906.

20. In quanto non siano modificate dalle presenti norme od in opposizione a quanto prescrivono la legge ed il regolamento in parola, rimangono in vigore le disposizioni contenute nell'Ordine Generale succitato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 362.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.
(Vedi Ordine di Servizio N. 330-1908).

Col 15 dicembre 1908, la tariffa eccezionale N. 1003 P. V., sarà estesa ai trasporti di *vino comune guasto ed uva pigiata* ecc., in partenza dalle stazioni delle linee Meridionali indicate nella tariffa stessa ed in destinazione della stazione di *Fano.*

Per conseguenza, nell'intestazione della tariffa eccezionale predetta dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione di *Fano*.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 363.

(Servizio VIII)

Trasporti seterie coi treni diretti ed accelerati.

Dal 16 dicembre 1908 le seterie spedite a G. V. verranno ammesse al trasporto coi treni diretti ed accelerati.

In conseguenza di ciò nel comma *b*) della condizione 6ª della tariffa speciale N. 1 G. V. e nell'avvertenza *e*) della tariffa speciale N. 2 G. V. devesi aggiungere la voce « Seta greggia e seta manifatturata (*tessuti* (*anche misti purchè la seta sia in parte predominante*) *passamanterie, velluti, magliere, filati, ecc.* ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 364.

(Servizio VIII)

Tariffa locale N. 235 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 326-1908).

Col 15 dicembre 1908 la tariffa locale N. 235 P. V. sarà estesa ai trasporti di *acido cloridrico ed acido solforico* in partenza dalla stazione di *Campello sul Clitunno*.

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa predetta dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 365.

(SERVIZIO IV)

Norme per gli esami di abilitazione del personale dei treni e per la sua adibizione a funzioni di grado superiore.

Per disciplinare in modo uniforme gli esami di abilitazione del personale dei treni e la conseguente sua adibizione alle funzioni del grado superiore, si sono compilate le allegate Norme che dovranno aver vigore dal 1° gennaio 1909.

Raccomando a tutto il personale interessato di prenderne esatta cognizione, ed in modo speciale dei programmi di esame, per presentarsi bene preparato alle prove, dipendendo l'ulteriore svolgimento della sua carriera dal buon esito delle stesse.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

NORME

per gli esami di abilitazione del personale dei treni e per la sua adibizione a funzioni di grado superiore.

Art. 1. — I Frenatori in prova nuovi assunti verranno destinati ad un Deposito retto da un Capo conduttore principale che li munirà dei regolamenti necessari e li istruirà accuratamente su tutte le prescrizioni di servizio, sottoponendoli ad un tirocinio di pratica non minore di un mese, sotto la guida di un Capo conduttore adatto col quale viaggeranno in soprannumero.

Quando abbiano acquistata sufficiente pratica del servizio e siano ritenuti bene edotti di tutte le disposizioni regolamentari relative ai segnali ed alla circolazione dei treni, i Frenatori in prova verranno sottoposti ad esame per l'accertamento della loro idoneità alle funzioni effettive, di conformità a quanto è stabilito nell'atto di sottomissione rilasciato dai detti agenti alla loro ammissione in servizio.

Tale accertamento sarà fatto da un Ispettore in unione al Capo conduttore principale, ed il relativo certificato sarà firmato da entrambi.

Art. 2. — I Frenatori, i Guardafreni, i Capi frenatori ed i Conduttori per ottenere l'adibizione alle funzioni del grado superiore devono, oltre che possedere i prescritti requisiti fisici, aver superato i relativi esami di idoneità di cui gli uniti programmi.

I Capi frenatori per ottenere l'abilitazione alle funzioni di Capo conduttore devono aver superato anche l'esame di idoneità a Conduttore.

Art. 3. — Agli esami suddetti saranno ammessi soltanto quegli agenti che si trovano nelle condizioni di anzianità di volta in volta stabilite per ciascuna sessione in relazione ai bisogni del servizio.

Verranno esclusi dagli esami gli agenti che nel biennio precedente la data d'inizio della relativa sessione siano stati puniti a termini degli articoli 40 e 41 del Regolamento del personale, o pei quali all'epoca degli esami sia in corso procedimento disciplinare che possa portare all'applicazione delle disposizioni di cui gli articoli suindicati, nonchè quelli che, a giudizio insindacabile della Direzione Generale, per condotta tanto in servizio quanto in privato o per mancanza delle necessarie attitudini si riconoscano non meritevoli od inadatti per l'abilitazione alle funzioni del grado superiore.

Art. 4. — Per gli esami in parola sarà tenuta ordinariamente una sessione all'anno.

Le Divisioni del Movimento e Traffico cureranno di mantenere nelle varie qualifiche una sufficiente scorta di agenti abilitati alle funzioni del grado superiore perchè vi sia modo di coprire man mano i posti che vengono a rendersi vacanti e provvedere alle straordinarie esigenze del servizio. In relazione a tale criterio avanzeranno a tempo opportuno al Servizio Centrale le motivate proposte per gli esami, accompagnandole con un elenco degli agenti che hanno titolo all'ammissione alle prove con la indicazione per ciascuno della data di assunzione in servizio e di anzianità nel grado, e ciò perchè possano essere stabiliti al riguardo criteri uniformi, tenuto conto dei bisogni e delle condizioni dei vari Compartimenti.

Art. 5. — Gli agenti dichiarati non idonei in una sessione di esami potranno prender parte ad una sessione successiva.

Coloro che anche nella seconda prova non riuscissero a conseguire l'idoneità non saranno ammessi a partecipare ad ulteriori esami.

Art. 6. — Per stabilire la graduatoria di merito degli esami sarà tenuto conto dell'esito delle prove sulle varie materie del

rispettivo programma, nonchè dei requisiti personali dell'agente riguardanti il contegno in servizio e fuori, i precedenti, le qualità morali e le attitudini, valutati in base alle informazioni che verranno fornite dalla Divisione del Movimento e Traffico ed a quelle ulteriori che la Commissione esaminatrice credesse opportuno assumere.

Per le votazioni è assegnato un massimo di 10 punti per ciascuna delle prove scritte e orali.

Saranno dichiarati idonei i candidati che avranno riportato almeno 6/10 per ciascuna dalle prove suddette. I candidati che non otterranno l'idoneità nelle prove scritte saranno esclusi da quelle orali.

I candidati riusciti idonei alle prove scritte ed a quelle orali potranno, a loro domanda, essere sottoposti ad un esperimento sulla conoscenza delle lingue francese, tedesca ed inglese.

Tale esperimento sarà soltanto orale e del medesimo verrà tenuto conto quando il candidato abbia dimostrato di saper leggere e spiegare un brano della lingua estera prescelta. In tal caso saranno assegnati da 3 a 5 punti di merito per ciascuna lingua di cui il candidato si mostra a conoscenza.

La votazione sui requisiti varierà da 0 a 10 punti che andranno in aumento a quelli riportati dal candidato nelle prove scritte ed orali.

Art. 7. — Gli esami sono dati da una Commissione composta di tre membri, dei quali uno potrà essere nominato dalla Direzione Generale e gli altri apparterranno ai Compartimenti interessati. Alla detta Commissione potranno essere aggregati altri componenti per le prove facoltative sulle lingue estere.

Art. 8. — Le graduatorie di merito per ogni sessione di esame verranno formate in base al numero complessivo dei punti che i candidati giudicati idonei avranno riportato secondo i criteri suesposti.

A parità di punti avrà la precedenza l'agente più anziano nel grado; a pari anzianità nel grado varrà l'anzianità

nel grado precedente ed a parità anche di quest'ultima sarà tenuto conto dell'anzianità di servizio.

Gli agenti riusciti idonei alle funzioni di Guardafreno, Capo frenatore e Conduttore otterranno l'adibizione alle funzioni medesime secondo la graduatoria di merito per la rispettiva sessione e secondo i bisogni del rispettivo Compartimento, salvo quegli spostamenti da un Compartimento all'altro che fossero ritenuti opportuni.

L'adibizione invece alle funzioni di Capo conduttore verrà fatta in base ad una graduatoria unica per i vari Compartimenti della Rete.

Agli agenti che dopo aver superato l'esame non serbassero buona condotta potrà essere ritardata l'adibizione; i medesimi verranno poi cancellati dal ruolo degli idonei qualora incorrano in mancanze che a sensi dell'art. 3 determinano la esclusione dagli esami.

Analoghi provvedimenti potranno esser presi per quegli agenti che mostrassero di non essere più a sicura conoscenza delle prescrizioni di servizio inerenti alle funzioni cui sono abilitati.

I Capi conduttori principali oltre che interessarsi per la istruzione del personale e specialmente dei Frenatori in prova di nuova assunzione, dovranno accertarsi che i dipendenti agenti delle varie qualifiche conservino l'esatta conoscenza delle prescrizioni attinenti alla regolarità e sicurezza dell'esercizio e relative alle funzioni cui sono abilitati.

Art. 9. — Dopo trascorso un periodo non minore di sei mesi, gli agenti adibiti in via permanente alle funzioni di Capo conduttore, di Capo frenatore, di Conduttore e di Guardafreno, sempre quando questi ultimi abbiano conseguita la nomina a stabile, se avranno dimostrato di possedere la capacità necessaria, prestato buon servizio e serbata buona condotta, otterranno la relativa promozione di grado che verrà conferita con le norme in vigore.

Gli agenti i quali nei sei mesi di pratica suaccennati

non dessero prova sicura e soddisfacente, saranno tenuti in esperimento per altri tre mesi, trascorso il qual termine se non si addimostrassero meritevoli di conseguire le funzioni del grado superiore, saranno senz'altro cancellati dall'elenco degli idonei e restituiti alle mansioni della propria qualifica.

Art. 10. — Agli agenti che per una causa qualsiasi rifiutassero di assumere le funzioni permanenti del grado superiore nella residenza loro assegnata, potrà essere ritardata l'adibizione alle funzioni stesse fino ad un anno dall'epoca del rifiuto.

Qualora poi gli agenti stessi dovessero opporre un secondo rifiuto, potranno essere radiati dall'elenco degli idonei.

Le presenti norme hanno vigore dal 1° gennaio 1909 e quindi da tale data restano abrogate tutte le altre disposizioni in materia.

PROGRAMMA

per gli esami di idoneità alle funzioni di Frenatore cui devono sottoporsi gli agenti assunti con tale qualifica

Esami orali.

Servizio del movimento.

CAPO I — **Regolamento sui segnali. — Istruzione per il personale dei treni** (*meno le parti III e IV*).

CAPO II — **Regolamento per la circolazione dei treni.** — Art. 1, 2 (*capov. 1, 6 e 7*), 3 (*capov. dall'1 al 6*), 4 (*capov. 1 e 9*), 6, 11 (*capov. 2*), 13, 14 (*capov. 1 e 2*), 15 (*capov. 1, 2 e 6*) 17, 18 (*capov. 3*), 19 (*capov. 4 e 7*), 20, 21, 22 (*capov. 1, 2 e 5*), 23 (*capov. 1 e 9*), 24 (*capov. 1*), 26 (*capov. 1*), 27 (*capov. 1*), 28 (*capov. 1*), 29 (*capov. 1, 2 e 3*), 35 (*capov. 3*), 37 (*capov. 1 e 3*), 38 (*capov. 5*) e 40.

CAPO III — **Istruzione relativa ai fanali da segnalamento per la coda dei treni. — Agganciamento dei veicoli. — Illuminazione. riscaldamento e pulizia dei treni.**

RIASSUNTO PER LE VOTAZIONI

Esami orali — Servizio del movimento . . . . massimo punti 10

PROGRAMMA
per gli esami di idoneità alle funzioni di Guardafreno

Esami scritti.

Componimento italiano su tema relativo alla controlleria viaggiatori, che servirà anche come saggio di calligrafia.

Problema di aritmetica implicante la conoscenza delle quattro operazioni sui numeri interi e decimali e del sistema metrico decimale.

Esami orali.

Aritmetica. — Sulle stesse basi indicate per l'esame scritto.

Nozioni sulla geografia dell'Italia. — Rete ferroviaria italiana.

Servizio del movimento.

CAPO I — **Regolamento sui segnali e relative disposizioni complementari. — Istruzione per il personale dei treni e relativa appendice** (*meno le parti III e IV*).

CAPO II — **Regolamento per la circolazione dei treni.** Art. 1, 2 (*capor. 1, 6 e 7*), 3 (*capor. dall'1 al 7*), 4 (*capor. 1, 2, 5 e 9*), 6, 11 (*capor. 2*), 13, 14 (*capor. dall'1 al 3*), 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 (*capor. dall'1 al 5*), 23 (*capor. dall'1 al 4 e il 9*), 24 (*capor. 1 e 13*), 25 (*capor. 1*), 26 (*capor. 1*), 27 (*capor. 1*), 28 (*capor. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 e 10*), 29 (*capor. 1, 2 e 3*), 30 (*capor. 1, 2 e 3*), 35 (*capor. 3*), 37, 38 e 40.

CAPO III — **Istruzione relativa ai fanali da segnalamento per la coda dei treni — Agganciamento dei veicoli — Illuminazione e pulizia dei treni — Norme sul riscaldamento dei treni viaggiatori** (articoli 9, 10, 25 e 27). **Sistemi di frenatura. Prescrizioni interessanti il personale viaggiante nei trasporti delle merci pericolose e nocive.**

CAPO VI. — **Estratto dell'istruzione per l'uso del freno Westinghouse** (Nozioni pratiche).

Il candidato dovrà inoltre dimostrare di avere conoscenza della parte III dell'Istruzione per il personale dei treni e di quanto è contenuto nella prefazione (parte comune) al libro orario, in guisa da essere in grado di rintracciare le relative disposizioni quando eventualmente dovesse applicarle.

Servizio dei viaggiatori.

Capo I — **Norme generali relative al trasporto viaggiatori.**

1. Condizioni di ammissione dei viaggiatori nei treni.
2. Viaggiatori a tariffa ordinaria.
3. Viaggiatori a tariffa intiera o differenziale A); con biglietti di andata-ritorno, combinabili, combinati, circolari, di abbonamento, ecc.
4. Ragazzi.
5. Viaggiatori in disguido.
6. Danni al materiale.
7. Viaggiatori a tariffa ridotta (concessioni speciali, militari abbonamenti locali per operai, abbonamenti per agenti ferroviari, ecc.).
8. Compartimenti interi e relativi cartelli.
9. Posti di coupé a letto ed altri speciali.
10. Fermata dei viaggiatori nelle stazioni intermedie.
11. Esclusione dei viaggiatori da alcuni treni.
12. Simulata occupazione di posti.
13. Occupazione di classe superiore od inferiore per mancanza di posto.
14. Interruzioni di linea.
15. Presentazione e consegna dei biglietti.
16. Donne e ragazzi soli.
17. Rioccupazione del posto.
18. Divieto di fumare.
19. Persone non ammesse nei treni.
20. Fermate dei treni sulla via.
21. Responsabilità personale del viaggiatore.
22. Ammalati e dementi.
23. Custode del bestiame.
24. Conduttori di locomotive circolanti sulle proprie ruote.
25. Viaggi di Funzionari ed agenti di P. S. autorizzati a viaggiare gratuitamente.
26. Viaggi delle Guardie di Finanza per sospetto di contrabbando.
27. Viaggi dei Guardafili dei RR. Telegrafi.
28. Agenti postali.
29. Personale dei treni viaggiante fuori servizio.

Capo II — **Specie diverse di biglietti; loro caratteristiche; uso; validità.**

1. Biglietti ordinari per una sola corsa a destinazione fissa, a cartoncino, a foglietto od a libretto.
2. Biglietti a cartoncino ed a foglietto per una sola corsa a destinazione facoltativa (per adulti e per ragazzi).
3. Biglietti a cartoncino militari per una sola corsa a destinazione fissa od a percorso facoltativo.

4. Biglietti di andata-ritorno, a cartoncino, od a foglietto.
5. Biglietti a serie.
6. Biglietti a tagliandi per Agenzie all'Estero.
7. Biglietti per viaggi circolari.
8. Biglietti a itinerario combinabile e combinato in servizio italiano e ad itinerario combinabile in servizio internazionale.
9. Biglietti a serie fissa per viaggi a tariffa differenziale.
10. Biglietti in partenza dalle case cantoniere.
11. Tessere per gli Onorevoli Membri del Parlamento Nazionale e biglietti per le loro famiglie.
12. Biglietti speciali (Mod. *I* 201, *I* 202, *I* 203, *I* 204 e *I* 205).
13. Ordini di servizio e biglietti di riconoscimento degli agenti postali.
14. Biglietti di abbonamento ordinari, speciali, per studenti, per impiegati dello Stato, per impiegati ferroviari e famiglie.
15. Biglietti per i signori Giornalisti.
16. Permessi di entrata nelle stazioni.

Capo III — **Concessioni speciali.**

1. Enumerazione delle concessioni.
2. Applicabilità delle concessioni.
3. Disposizioni generali comuni a tutte le concessioni speciali.
4. Condizioni e norme relative alle singole concessioni.
5. Trasporti per conto delle Amministrazioni della Guerra e della Marina, nonchè per conto dei militari.
6. Tariffa differenziale C.

Capo IV — **Controlleria viaggiatori.**

1. Norme relative alla controlleria.
2. Esazioni suppletorie in viaggio.
3. Biglietti speciali di supplemento.
4. Tassa di bollo.
5. Diritto fisso per le esazioni suppletorie.
6. Verbali di contravvenzione.

Servizio dei bagagli e delle merci

CAPO I — **Norme relative al trasporto dei bagagli e dei cani.**

1. Definizione del bagaglio,
2. Bagagli ed uccelli in gabbia ammessi gratuitamente nelle carrozze.
3. Cani e piccoli animali ammessi nelle carrozze.
4. Strumenti delle bande musicali.
5. Merci ed oggetti non ammessi come bagaglio.
6. Trasporti abusivi.
7. Bagaglio del custode bestiame, bardature, attrezzi e foraggi ammessi nei vagoni bestiame.
8. Bagaglio degli agenti postali.
9. Bagaglio degli operatori catastali.
10. Bagaglio portatori biglietti Ap.
11. Bardature e foraggio dei cavalli militari.
12. Armi da fuoco.

CAPO II — **Servizio delle merci.**

1. Servizio delle squadre fisse con manovali trasbordatori.
2. Piombatura carri.
3. Etichette di riparazione veicoli.
4. Prescrizioni interessanti il personale dei treni nei trasporti delle merci pericolose e nocive.

RIASSUNTO PER LE VOTAZIONI

Esami scritti	Componimento italiano e calligrafia . .	massimo	punti	10
	Problema di aritmetica	id.	id.	10
Esami orali	Aritmetica	id.	id.	10
	Nozioni sulla geografia dell'Italia . . .	id.	id.	10
	Servizio del movimento	id.	id.	10
	Servizio dei viaggiatori	id.	id.	10
	Servizio dei bagagli e delle merci . . .	id.	id.	10
Titoli e requisiti		id.	id.	10
Prova orale facoltativa sulle lingue estere		da 3 a 5 punti		

PROGRAMMA

per gli esami di idoneità alle funzioni di Conduttore

Esami scritti.

Componimento italiano su tema riguardante il trasporto delle merci e dei bagagli, che servirà anche come saggio di calligrafia.

Problema di aritmetica implicante la cognizione delle quattro operazioni sui numeri interi e decimali e del sistema metrico decimale.

Esami orali.

Servizio del movimento.

Capo I — **Regolamento sui segnali e relative disposizioni complementari — Istruzione per il personale dei treni** (*meno la parte III*) e relativa aggiunta (*Ordine di Servizio 36-1906*).

Capo II — **Regolamento per la circolazione dei treni**, meno gli articoli: 2 (*capov. 2. 3, 4, 5*), 3 (*capov. dall'8 al 10*), 4 (*capov. 3, 4, 7, 10, 11*). 5, 9, 10, 14 (*capov. dal 5 al 7*), 22 (*capov. 2 all'8*), 23 (*capov. dal 2 al 7*), 24 (*capov. 2, 3 e da' 5 al 14*), 25 (*capov. dal 3 al 7*), 26 (*capov. dal 2 al 6*), 31, 33, 34, (*capov. 1, 2, 4*), 35 (*capov. 1 e 2*) 36, 37 (*capov. 3*) e 39.

Capo III — **Istruzione relativa ai fanali da segnalamento per la coda dei treni — Agganciamento dei veicoli — Illuminazione, riscaldamento e pulizia dei treni.**

Capo IV — **Istruzione per il servizio dei deviatori** (art. 16).

Capo V — **Istruzione per il trasporto delle materie pericolose e nocive,** nei riguardi della circolazione dei treni.

Capo VI — **Istruzione per l'uso del freno Westinghouse.** — (Estratto per il personale di scorta ai treni).

Il candidato dovrà inoltre dimostrare di avere conoscenza della parte III dell'Istruzione per il personale dei treni e di quanto è contenuto nella prefazione (parte comune) al libro orario, in guisa di essere in grado di rintracciare le relative disposizioni quando eventualmente dovesse applicarle.

Servizio dei bagagli e delle merci.

6. Modalità da osservarsi nelle stazioni di transito e di arrivo in caso di mancanze o di altre irregolarità nei trasporti di numerario e valori.

Capo VI — **Trasporti a G. V. e P. V. A.**

1. Condizionatura delle merci ammesse al trasporto a G. V., ed a P. V. Accelerata.
2. Trasporti a G. V. a vagone completo.
3. Servizio dei carri normali a G. V.
4. Itinerari dei carri derrate a G. V. ed a P. V. Accelerata.
5. Etichette ai colli ed etichette ai carri.
6. Applicazione di una speciale etichetta sui documenti di trasporto delle derrate e dei cavalli in vagone scuderia viaggianti coi treni diretti e accelerati — Annotazione sui documenti di trasporto del bestiame a P. V. A.
7. Applicazione di una speciale etichetta sulle note di spedizione delle merci deperibili trasportate a G. V.
8. Consegna e riconsegna dei trasporti fra il personale delle stazioni e quello dei treni. Carico e scarico nelle stazioni originarie del treno, in quelle di arrivo, e in colonna di treno lungo il viaggio.
9. Trasporti in diretta consegna e *brevi-manu* ai Conduttori.
10. Condizionatura del pollame e simili in ceste o gabbie.
11. Trasporto dei bozzoli, delle foglie di gelso e dei cestoni vuoti di ritorno.
12. Trasporti di merci celeri in occasione delle Feste Natalizie.
13. Servizio dei pacchi ferroviari.
14. Trasporto di feretri e di ceneri mortuarie.

Capo VII — **Trasporti a P. V.**

1. Consegna e riconsegna delle merci a P. V. fra il personale delle stazioni e quello dei treni.
2. Merci escluse dal trasporto a P. V.
3. Merci a P. V. in disguido o non caricate in tempo.
4. Merci da caricarsi in carri completi chiusi od aperti con o senza copertone.
5. Etichette.
6. Trasporti eventuali a P. V. con treni non autorizzati a tali trasporti.
7. Modo di carico ed inoltro delle merci a P. V. - Servizio
8. Servizio carri normali a P. V.
   delle squadre fisse con manovali trasbordatori.
9. Carico dei carri aperti a sponde basse.
10. Norme per garantire dalle manomissioni i carichi di legna da ardere, di carbone e mattonelle di carbone in carri aperti.
11. Assicurazione dei copertoni.

3. Carri di costruzione speciale di proprietà privata.
4. Distinzione degli attrezzi di carico.
5. Bollettino d'accompagnamento degli attrezzi.
6. Attrezzi che viaggiano sciolti o in assicurazione della merce.
7. Ricevimento degli attrezzi per parte dei Conduttori.
8. Condizionatura degli attrezzi.
9. Disposizioni speciali relative agli attrezzi.
10. Copertoni.
11. Scaldapiedi.

CAPO XV — **Servizio doganale.**

1. Bollette e dichiarazioni doganali che devono scortare le spedizioni da e per l'estero.
2. Contrassegni e documenti ferroviari e doganali prescritti per i carri e per i colli vincolati a dogana e pei relativi documenti.
3. Norme per le spedizioni di alcune merci nelle zone di vigilanza doganale e pei trasporti di spirito. — Bollette di legittimazione.
4. Vagoni da usarsi pel carico delle merci vincolate a dogana.
5. Piombi doganali.
6. Mancanza od alterazione dei piombi doganali nei casi di accidente per forza maggiore.
7. Ripiombatura delle Allèges e dei carri viaggianti coi treni celeri della Valigia Indiana.
8. Contrabbando e sua repressione.

CAPO XVI — **Servizio postale.**

1. Ingerenza del personale ferroviario nel servizio dei pacchi postali.
2. Servizio dei dispacci eseguito dagli agenti ferroviari.
3. Proibizione al personale ferroviario di trasportare corrispondenze private.
4. Trasporti abusivi.

RIASSUNTO PER LE VOTAZIONI

Esami scritti	Componimento italiano e calligrafia . .	massimo punti 10
	Problema di aritmetica	id. id. 10
Esami orali	Servizio del movimento	id. id. 10
	Servizio delle merci	id. id. 10
Titoli e requisiti		id. id. 10
Prova orale facoltativa sulle lingue estere		da 3 a 5 punti

PROGRAMMA

per gli esami di idoneità alle funzioni di Capo frenatore

Esame scritto.

Componimento italiano su tema riguardante la circolazione dei treni.

Esami orali.

Servizio del movimento.

CAPO I — **Regolamento sui segnali e disposizioni complementari - Istruzione per il personale dei treni e relativa aggiunta** (*meno la parte IV*).

CAPO II — **Regolamento per la circolazione dei treni** (*esclusa la parte riflettente il puro servizio di stazione come gli articoli 10, 31, 36, 39*).

CAPO III — **Norme per la formazione dei treni,** e relativa appendice.

CAPO IV — **Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni e relative appendici.**

CAPO V — **Istruzioni per il servizio dei macchinisti e fuochisti, deviatori e del personale di vigilanza** (*in quanto hanno attinenza col servizio dei treni*).

CAPO VI — **Treni Reali** (*Estratto per gli agenti addetti alla scorta dei treni*).

CAPO VII — **Norme comprese nella prefazione al libro orario** (*parte comune*).

CAPO VIII — **Istruzione relativa ai fanali da segnalamento per la coda dei treni — Agganciamento dei treni — Illuminazione, riscaldamento e pulizia dei veicoli — Sistemi di frenatura.**

CAPO IX — **Istruzione per il trasporto delle materie pericolose e nocive,** nei riguardi della circolazione dei treni.

CAPO X — **Servizio in tempo di neve.**

CAPO XI — **Istruzione per l'uso del freno Westinghouse** (*Estratto per il personale di scorta ai treni*).

Servizio delle merci.

RIASSUNTO PER LE VOTAZIONI

Esame scritto. — Componimento italiano	massimo	punti	10
Esami orali	Servizio del movimento	id.	id.	10
	Servizio delle merci	id.	id.	10
Titoli e requisiti		id.	id.	10
Prova orale facoltativa sulle lingue estere		da 3 a 5 punti		

PROGRAMMA

per gli esami di idoneità alle funzioni di Capo conduttore

Esame scritto.

Componimento italiano su tema riguardante la circolazione dei treni.

Esami orali.

Servizio del movimento.

CAPO I — **Regolamento sui segnali e disposizioni complementari — Istruzione per il personale dei treni e relativa aggiunta.**

CAPO II — **Regolamento per la circolazione dei treni** (*esclusa la parte riflettente il puro servizio di stazione come gli articoli 10, 31, 36, 39*).

CAPO III — **Norme per la formazione dei treni, e relativa appendice.**

CAPO IV — **Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni e relative appendici.**

CAPO V — **Istruzioni per il servizio dei macchinisti e fuochisti, deviatori e del personale di vigilanza** (*in quanto hanno attinenza col servizio dei treni*).

CAPO VI — **Treni Reali** (*Estratto per gli agenti addetti alla scorta dei treni*).

CAPO VII — **Norme comprese nella prefazione al libro orario** (*parte comune*).

CAPO VIII — **Istruzione relativa ai fanali da segnalamento per la coda dei treni — Agganciamento dei veicoli — Illuminazione, riscaldamento e pulizia dei treni — Sistemi di frenatura.**

CAPO IX — **Istruzione per il trasporto delle materie pericolose e nocive,** nei riguardi della circolazione dei treni.

CAPO X — **Servizio in tempo di neve.**

CAPO XI — **Regolamento per la circolazione dei treni sulle linee ad esercizio economico.**

CAPO XII — **Istruzione per l'uso del freno Westinghouse** (*Estratto per il personale di scorta ai treni*).

CAPO XIII — **Istruzione sulla circolazione dei carrelli a motore.**

Il candidato dovrà inoltre dimostrare di essere a conoscenza del modo come regolarsi nel caso occorresse arrestare un treno condotto da automotrice (elettrica od a vapore) quando venisse a mancare l'opera del macchinista.

Servizio dei viaggiatori.

26. Viaggiatori disguidati.
27. Tariffe e condizioni per viaggi sulle linee esercitate a regime economico. Tariffe locali in vigore su determinate linee (linee Varesine; Napoli-Caserta-Sparanise; Cancello-Avellino; ecc.).
28. Esclusione dei viaggiatori da alcuni treni.
29. Interruzioni di linea.
30. Danni al materiale.
31. Custode del bestiame.
32. Conduttori di locomotive circolanti sulle proprie ruote.
33. Viaggi dei Funzionari ed agenti di P. S. autorizzati a viaggiare gratuitamente.
34. Viaggi delle Guardie di Finanza per sospetto di contrabbando.
35. Viaggi dei Guardafili dei RR. Telegrafi.
36. Agenti postali.
37. Personale dei treni viaggiante fuori servizio.

CAPO III — **Specie diverse di biglietti; loro caratteristiche; uso; validità.**

1. Biglietti ordinari per una sola corsa a destinazione fissa, a cartoncino, a foglietto od a libretto.
2. Biglietti a cartoncino ed a foglietto per una sola corsa a destinazione facoltativa (per adulti e per ragazzi).
3. Biglietti a cartoncino militari per una sola corsa a destinazione fissa ed a percorso facoltativo.
4. Biglietti di A. R., a cartoncino od a foglietto.
5. Biglietti a serie.
6. Biglietti a tagliandi per Agenzie all'Estero.
7. Biglietti per viaggi circolari.
8. Biglietti a itinerario combinabile e combinato in servizio italiano, e ad itinerario combinabile in servizio internazionale.
9. Biglietti a serie fissa per viaggi a tariffa differenziale.
10. Biglietti in partenza dalle case cantoniere.
11. Tessere per gli Onorevoli Membri del Parlamento Nazionale e biglietti per le loro famiglie.
12. Biglietti speciali (Mod. *I* 201, *I* 202, *I* 203, *I* 204, *I* 205).
13. Ordini di servizio e biglietto di riconoscimento degli agenti postali.
14. Biglietti d'abbonamento, ordinari, speciali, per studenti, per impiegati dello Stato, per impiegati ferroviàri e famiglie, ecc.
15. Biglietti per i sigg. Giornalisti.
16. Permessi d'entrata nelle stazioni, semplici, bimestrali, semestrali ed annuali.

CAPO IV — **Controlleria.**

1. Norme relative alla controlleria.
2. Esazioni suppletorie in viaggio.

3. Biglietti speciali di supplemento.
4. Tassa di bollo.
5. Diritto fisso per le esazioni suppletorie.
6. Valute da accettarsi in pagamento.
7. Verbali di contravvenzione.
8. Versamento degli introiti.

CAPO V — **Norme relative al trasporto dei bagagli e dei cani.**

1. Definizione del bagaglio.
2. Bagagli e uccelli in gabbia ammessi gratuitamente nelle carrozze.
3. Tariffa dei bagagli, cani, gatti, scimmie, uccelli, carrozzine da bambini, bicicli, tricicli, ecc.
4. Norme pel trasporto dei cani in genere e dei cani da caccia.
5. Bagagli dei corrieri.

CAPO VI — **Concessioni speciali.**

1. Disposizioni generali comuni a tutte le concessioni speciali.
2. Tariffa differenziale C.
3. Trasporti per conto delle Case delle Loro Maestà e delle Case dei Reali Principi.
4. Trasporti per conto dello Stato.
5. Impiegati dello Stato.
6. Congressisti, espositori e giurati.
7. Elettori politici.
8. Veterani, reduci e superstiti delle patrie battaglie.
9. Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.
10. Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.
11. Associazioni di carità.
12. Istituti di carità.
13. Maestri elementari comunali.
14. Compagnie teatrali e assimilate.
15. Emigranti in comitiva ed emigrati rimpatrianti.
16. Operai braccianti in comitiva.
17. Coloni in comitiva.
18. Istituti civili d'istruzione, governativi e riconosciuti dallo Stato.
19. Federazione ginnastica italiana.
20. Club Alpino italiano.
21. Ammalati indigenti ammessi alle Regie Terme di Acqui.
22. Indigenti alienati o supposti idrofobi.

CAPO VII — **Trasporti per conto delle Amministrazioni della Guerra e della Marina, nonchè per conto dei militari.**

1. Documenti occorrenti pei viaggi in base alla tariffa militare ed alle differenziali *B* e *C*.
2. Persone aventi titolo alla tariffa militare od a quella differenziale e casi in cui il loro trasporto può aver luogo.

3. Tassa di bollo.
4. Persone tenute a viaggiare in uniforme e casi in cui possono viaggiare in abito borghese.
5. Treni coi quali possono viaggiare le persone e classe in cui possono prendere posto.
6. Modalità per l'occupazione dei posti con letti, vetture speciali, saloni e compartimenti riservati.
7. Cambio di classe.
8. Mancanza di posti disponibili.
9. Sospensione di viaggi e cambiamento di itinerario.
10. Fermate intermedie pei viaggiatori a tariffa militare.
11. Ragazzi.
12. Via da percorrersi.
13. Militari di truppa in accompagnamento di ufficiali ammalati.
14. Persone in accompagnamento di colombi viaggiatori.
15. Validità dei biglietti a tariffa differenziale e fermate intermedie.
16. Smarrimento o mancanza del biglietto di viaggio.
17. Irregolarità di viaggio e relative sovratasse. — Abusi.
18. Documenti di identità personale da esibirsi agli agenti ferroviari. — Controlleria.
19. Bagagli.
20. Foraggi, bardature, oggetti di scuderia trasportati coi cavalli e muli. – Custode dei cavalli e muli.

Capo VIII — **Biglietti di servizio.**

1. Caratteristiche della serie *A*, *Ap*, *As*, *Ao*, *B* e *C*; delle richieste mod. 299 e dei libretti *B* – 19.
2. Validità dei biglietti rispetto al tempo, alla percorrenza e ai treni. — Vidimazioni. — Eventuale passaggio in classe superiore od inferiore. — Fermate. — Via concorrente e casi ammessi. — Via più lunga e deviazione. — Casi di concessione della deviazione sui biglietti di serie *C*. — Diramazione.
3. Uso dei biglietti *Ap*, *As*, *Ao*, delle richieste mod. 299 e dei libretti *B* – 19. Operazioni di controlleria. — Irregolarità. — Abusi. — Contravvenzioni. — Rapporti alla superiorità.
4. Buoni bagaglio. Loro uso. Contravvenzioni e penalità.

Capo IX — **Noleggio dei guanciali e cuscini ai viaggiatori.**

RIASSUNTO PER LE VOTAZIONI

Esame scritto	Componimento italiano	massimo	punti	10
Esami orali	Servizio del movimento	id.	id.	10
	Servizio dei viaggiatori	id.	id.	10
Titoli e requisiti		id.	id.	10
Prova orale facoltativa sulle lingue estere		da 3 a 5 punti.		

Circolare N. 273.

(SERVIZIO VIII)

Carico e scarico delle merci.

Nei diritti fissi di alcune tariffe locali ed eccezionali (quali, ad esempio, le tariffe N. 303, 304 (pei trasporti a vagone completo); 408, 409, 1060, ecc) non sono compresi gli importi relativi alle operazioni di carico e scarico, dovendo queste essere eseguite a cura, rischio e spese dei rispettivi mittenti e destinatari.

Pei trasporti però in servizio cumulativo coi Laghi, l'una o l'altra di dette operazioni non può essere eseguita dalle parti perchè nelle stazioni di scambio fra la Ferrovia ed i laghi, nelle quali la merce deve essere trasbordata dai vagoni sui battelli o viceversa, è esclusa l'ingerenza dei terzi.

Si richiama quindi su ciò l'attenzione delle stazioni, perchè, in tali casi, sia, di regola, riscossa in aggiunta ai diritti fissi od ai prezzi portati dalle singole tariffe, quando il diritto fisso è compreso nei prezzi, la quota di L. 0,515 a tonnellata per l'operazione di carico o scarico non eseguita dalla parte, salvo che sia diversamente disposto dalle norme che regolano i servizi cumulativi sopra ricordati.

Così, ad esempio, per una spedizione di vino da Barletta a Cernobbio (lago di Como), eseguita in base alla tariffa eccezionale a p. v. N. 1060, e per la quale occorra un carro di 10 tonnellate, oltre al diritto fisso di L. 4.63 stabilito in detta tariffa, deve altresì essere riscosso quello di L. 0,515 per ogni tonnellata di merce caricata. Invece la quota anzidetta di L. 0,515 non deve essere applicata ad un trasporto di *vino comune*, da tassarsi parimenti colla tariffa eccezionale N. 1060, destinato da Intra ed in transito ad Arona, perchè, a forma delle disposizioni in vigore pel servizio cumulativo col Lago Maggiore, per le merci a P. V. ordinaria a carro completo non vincolate a dogana e transitanti ad Arona, deve sempre

essere dedotto dal diritto fisso normale il ripetuto importo, a qualunque classe di tariffa esse siano ascritte.

Resta inteso che la riscossione della quota di L. 0,515, più volte ricordata, deve aver luogo per le spedizioni fruenti delle tariffe di cui si tratta, anche quando le merci siano spedite in servizio di corrispondenza colle Ferrovie secondarie e colle Tranvie.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 268.

(SERVIZIO VIII)

Concorso internazionale di olivicoltura in Tolone.

Pei viaggi in destinazione della stazione di transito internazionale di Ventimiglia e ritorno dei partecipanti al Congresso sovraindicato, dovranno essere applicati i ribassi previsti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 13 al 20 dicembre 1908.
Ritorno: dal 17 al 28 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 269.

(SERVIZIO VIII)

Concorso podistico e ciclistico nazionale (Cross-Country) in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al concorso suddetto, che sarà tenuto in Firenze il 13 dicembre 1908, devono essere applicati i ribassi stabiliti dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti termini di tempo:

Andata: dall'11 al 13 dicembre 1908.
Ritorno: dal 13 al 15 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 270.

(Servizio VIII)

II. Congresso dei Rappresentanti le Sezioni dell'Unione Veterinaria Italiana in Perugia.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato dovranno essere applicati i ribassi stabiliti nella Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 10 al 15 dicembre 1908.
Ritorno: dal 12 al 17 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 271.

(Servizio VIII)

X. Congresso Nazionale di Dermatologia e Sifilografia in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al suindicato Congresso devono essere applicati i ribassi stabiliti nella Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle condizioni e norme relative e nei termini di tempo seguenti:

Andata: dal 14 al 19 dicembre 1908.
Ritorno: dal 16 al 29 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 272.

(Servizio VIII)

LXXIX Esposizione internazionale di Belle Arti in Roma.

Per la circostanza della esposizione suindicata devono essere applicati, tanto ai viaggi degli espositori e dei giurati, quanto alle spedizioni delle opere d'arte, le riduzioni portate

dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni dalla medesima stabilite, e nei seguenti periodi di tempo:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *Ritorno*: dal 15 gennaio al 30 giugno 1909.

SPEDIZIONI DELLE OPERE D'ARTE.

Andata: dal 20 dicembre 1908 al 20 febbraio 1909;
Ritorno: dal 15 febbraio al 31 luglio 1909.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige.

Ordine di Servizio N. 351-1908 - (Boll. 48). Alla terza riga, invece di: « già compresa nell'elenco delle stazioni estere, *è stata ammessa, mediante ricarteggio,* al servizio diretto », leggasi: « già compresa nell'elenco delle stazioni estere, *mediante ricarteggio, è stata ammessa* al servizio diretto ».

Istruzione N. 10-1908 (Boll. 49). A pag. 1221 e 1223, invece di: « N. del catalogo ex *R. M.* », leggasi: « *ex R. A.* », ed a pag. 1223 si trasporti la riga in bianco esposta in corrispondenza del N. 7 al N. 17, e si spostino le righe comprese fra i numeri del catalogo 911 e 6504 in corrispondenza rispettivamente dei numeri d'ordine dal 7 al 16.

Anno I - N. 51. 19 Dicembre 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, dicembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige.

Ordine di Servizio N. 354-1908 – (Boll. 49). A pag. 1201, linea 4ª invece di: « in numero superiore », leggasi: « in numero *non* inferiore ». A pag. 1202 linea 9ª invece di: « comma *d* », leggasi « comma *e* », alla linea 21ª invece di « sub *b* e *d* », « sub *b* e *c* », alla linea 23ª, invece di: « comma *d* », « comma *e* », ed alla linea 25ª, invece di « comma *b*) *c*) *d*) » « comma *b*) e *c*) ».

R. DECRETO *N. 688 del 22 novembre 1908 che stabilisce il ruolo d'anzianità pel personale dei primi sei gradi dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'articolo 53 della legge 7 luglio 1907, n. 429, per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato pubblicherà annualmente il ruolo d'anzianità del personale dei primi sei gradi, a cominciare dall'anno 1908.

Art. 2.

L'anzianità sarà determinata dalla data di nomina nel grado. A pari data, si terrà conto, per la precedenza, delle caratteristiche seguenti in ordine successivo, finchè resti per ciascuno stabilita la posizione che gli spetta nel ruolo:

1° data della nomina a reggente o della designazione alle funzioni superiori deliberata dal Consiglio di amministrazione posteriormente al 30 giugno 1905;

2° per quelli che non ottennero promozione di grado dopo il 30 giugno 1905 o ne ottennero una sola, data di no-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* N. 291 del 14 dicembre 1908.

mina nella qualifica di allievo ispettore od in altra del grado 7° od equiparato; per quelli che ottennero più di una promozione di grado dopo il 30 giugno 1905, data di nomina nel grado precedente, risalendo, a parità di date, fino alla prima prozione ottenuta dopo il 30 giugno 1905 e poi alla nomina nella qualifica di allievo ispettore od in altra del grado 7° od equiparate.

A pari anzianità nel grado hanno la precedenza coloro che lo abbiano raggiunto con una sola promozione dopo il 30 giugno 1905;

3° ammontare dello stipendio e relativa decorrenza;

4° data di prima nomina nel personale provvisorio, in prova o stabile per i provenienti dalle Amministrazioni sociali e per quelli nominati dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; data di nomina nel personale del ruolo organico od in quello transitorio, di cui alla legge 3 marzo 1904, n. 66, per i provenienti dall'Amministrazione centrale dei lavori pubblici o dal R. Ispettorato delle strate ferrate;

5° età.

Sarà tenuto conto delle assenze che, a termini delle vigenti disposizioni, costituiscono interruzione di servizio.

Art. 3.

Gli ispettori provenienti da allievi ispettori nominati dopo il 30 giugno 1905 in seguito a pubblico concorso saranno inscritti, a pari data di nomina ad ispettore e ad allievo ispettore e a pari stipendio, secondo l'ordine di classificazione ottenuta nell'esame di concorso.

Art. 4.

Il Consiglio di amministrazione è autorizzato ad approvare, ove occorra ed ai soli effetti della compilazione del ruolo, l'equiparazione delle qualifiche delle altre Amministrazioni, dalle quali proviene il personale, alle qualifiche del vigente ordinamento, ferme restando le tabelle d'equiparazione approvate col R. decreto 22 luglio 1906, n. 417 e la tabella comparativa allegato D^1 all'ordinamento del personale della rete Mediterranea approvato con R. decreto 4 agosto 1902 n. 379.

Art. 5.

È fissato il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione del ruolo, per gli eventuali ricorsi in via amministrativa al Consiglio d'amministrazione.

Il provvedimento del Consiglio d'amministrazione sul ricorso è definitivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 novembre 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
BERTOLINI.

Visto il guardasigilli: ORLANDO.

R. DECRETO *N. 689 del 22 novembre 1908 che attua una tariffa in via provvisoria nella linea Milano-Treviglio-Bergamo per viaggi su treni accelerati, omnibus e misti* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, e gli articoli 3, 4 e 6 della legge n. 220 del 9 giugno 1901;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri del Tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

A datare dal 1° dicembre 1908 è attuata sulla linea Milano-Treviglio-Bergamo, in via di esperimento per un anno, la tariffa per viaggi con treni accelerati, omnibus e misti, di cui fu autorizzata l'applicazione sulla linea Roma-Civitavecchia e diramazione Pontegalera-Fiumicino col R. Decreto 21 maggio 1908, n. 281.

e trasporti di viaggiatori in base alla detta tariffa l'imposta erariale è stabilita nella misura del 2 (due) per cento, e la sovratassa per gli Istituti di previdenza del personale ferroviario è fissata in ragione di L. 0,50 per ogni cento lire di prodotto

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 novembre 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
F. COCCO-ORTU.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* N. 291 del 14 dicembre 1908.

R. DECRETO *N. 691 del 26 novembre 1908 che distingue in personale navigante e non navigante quello dipendente dalle ferrovie dello Stato ed adibito al servizio di navigazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 5 aprile 1908, n. 111, relativa ai servizi postali e commerciali marittimi;

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art 1.

Il personale dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed adibito al servizio della navigazione istituito colla legge 5 aprile 1908, n. 111, si distingue in personale navigante ed in personale non navigante.

Art. 2.

Al personale non navigante sono estese, per quanto riguarda l'assunzione, le nomine, gli avanzamenti, la disciplina, l'esonero, le condizioni di servizio in genere e le competenze accessorie, le norme approvate col R. decreto 22 luglio 1907, n. 417, per il personale delle ferrovie, e le disposizioni della legge 9 luglio 1908, n. 418.

L'Amministrazione ha facoltà di passare il personale non navigante dal servizio della navigazione ad un servizio ferroviario, ed agenti del servizio ferroviario nel personale non navigante del servizio della navigazione.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* N. 291, del 14 dicembre 1908.

Art. 3.

L'onere del pagamento della pensione o dell'indennità al personale assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che conservi il diritto alla liquidazione della pensione secondo le disposizioni del testo unico di leggi sulle pensioni civili e militari approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70, sarà ripartito fra il tesoro e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in proporzione della somma totale degli stipendi che saranno stati corrisposti prima e dopo l'assunzione.

Al personale provvisto di pensione a carico del tesoro, viene liquidata, al cessare del servizio, la maggior pensione a termini dell'art. 28 del testo unico di leggi suddetto, e la differenza è posta a carico dell'Amministrazione ferroviaria.

Art. 4.

Le disposizioni degli articoli precedenti hanno effetto dall'andata in vigore della legge 5 aprile 1908, n. 111.

Per gli ufficiali del genio navale che, a termini dell'articolo 9 della legge 5 aprile 1908, n. 111, hanno fatto passaggio all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, è, con effetto della data del passaggio, resa definitiva la qualifica loro conferita in via provvisoria dal Consiglio d'amministrazione e convertita in stipendio l'indennità provvisoria loro assegnata, come pure l'indennità d'arma di cui erano provvisti all'atto di passaggio.

Art. 5.

Con altro decreto sarà approvato il regolamento che stabilisce i limiti di età e le norme per l'assunzione, trattamento e disciplina del personale navigante.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 novembre 1908.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
BERTOLINI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 366.

(Servizi I e II)

Pubblicità nelle stazioni e nei treni.

(Vedi Ordini Generali N. 28-1906 e 16-1908).

Per gli introiti derivanti dal servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni, l'Ufficio istituito coll'Ordine Generale N. 28-1906, e passato al Servizio I, come da Ordine Generale N. 16-1908, emetterà, dal 1° gennaio prossimo, i relativi ordini d'introito Mod. *B* 109 sulle Casse o stazioni presso le quali le Ditte devono effettuare il versamento.

Le somme così incassate saranno, dalle stazioni, versate alle Casse e regolate dalle Ragionerie nei modi indicati al Capitolo XIII dell'Istruzione 2-1906 del Servizio II, portandole a credito del Conto 43 (o della nomenclatura « pubblicità nelle stazioni e nei treni »).

L'Ufficio di pubblicità, sulla scorta degli elenchi Mod. *B*-112 ricevuti dalle Ragionerie, compilerà mensilmente il dettagliato resoconto della gestione e lo trasmetterà al Servizio II.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 367.

(Servizio X)

Ricevimento, consegna, collaudo e riparazione durante il periodo di garanzia del materiale rotabile di nuova costruzione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 65-1908).

A complemento del disposto del *Capitolo VI - Periodo di garanzia*, si dispone quanto appresso per dar modo alle Ditte costruttrici di constatare i difetti che si avessero a riscontrare durante il periodo di garanzia al materiale fornito, ferme re-

stando naturalmente le altre disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 65-1908.

1° — *Guasti o difetti imputabili alla Ditta costruttrice per i quali è necessario tenere il rotabile a disposizione della Ditta.* Appena constatato il guasto od il difetto l' Ufficio constatante dovrà darne telegrafico avviso direttamente al Servizio X Ramo Materiale di Firenze. Il Servizio X Ramo Materiale, se lo crederà del caso, ne avviserà pure telegraficamente, la Ditta costruttrice del rotabile, fissando il giorno fino al quale il rotabile resterà a disposizione della Ditta per le eventuali constatazioni. Tale limite non potrà mai superare in ogni caso i 10 giorni. Contemporaneamente il Servizio X Ramo Materiale indicherà all' Ufficio da cui ricevette la prima comunicazione, se può metter mano ai lavori di riparazione, oppure fino a qual giorno dovrà attendere. Beninteso avanti di tale comunicazione nessun lavoro interessante il guasto od il difetto potrà farsi al rotabile, mentre tali lavori potranno farsi anche prima del tempo indicato dopo avvenuta l'eventuale constatazione da parte della Ditta costruttrice.

2° — *Guasti o difetti imputabili alla Ditta costruttrice per i quali è sufficiente tenere a disposizione della Ditta il pezzo avariato:*

a) se il pezzo è riparabile dovrà seguirsi il procedimento indicato al punto 1) tenendo naturalmente il pezzo avariato e non l'intero rotabile, a disposizione della Ditta. Qualora però il Servizio X Ramo Materiale ritenesse più conveniente far spedire il pezzo a sè od alla Ditta, darà le opportune disposizioni;

b) se il pezzo non è riparabile basterà, come comunicazione al Servizio X Ramo Materiale, la perizia di addebito Mod. *L*-378 da rimettersi pel tramite delle Divisioni del Materiale e della Trazione. In tale caso il pezzo dovrà tenersi a disposizione della Ditta fino a contrario avviso del Servizio X Ramo Materiale di Firenze; solo dopo passati quattro mesi il pezzo potrà versarsi a Magazzino come materia.

Per riparazioni inferiori a L. 5 (spese generali comprese) per i carri, ed a L. 10 (spese generali comprese) per gli altri rotabili, nonchè per i riscaldi dei soli veicoli dovrà in ogni caso seguirsi il procedimento indicato al punto 2° *b*).

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 368.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 59-1906 e Circolare del Servizio VIII N. 51-1906).

Col 16 dicembre 1908, i trasporti di *zucchero greggio* e *melasso* e di *zucchero comune* provenienti:

a) dallo zuccherifico di Ficarolo ed eseguiti dalla fermata di Stellata della Ferrovia Suzzara-Ferrara;

b) dallo zuccherificio Ostigliese ed effettuati dalla stazione di Poggio Rusco con destinazione a stazioni della Rete dello Stato, per i transiti di Ferrara o Suzzara;

saranno da tassarsi, anche sul percorso di detta Ferrovia, coi prezzi della tariffa locale N. 220 P. V., serie *Ba*), *Bb*), *Ca*) e *Cb*), beninteso senza il cumulo delle distanze con le Ferrovie dello Stato.

Non essendo però applicabili pel percorso sulla ripetuta Ferrovia le sopratasse stabilite dalla Legge N. 101 del 29 marzo 1900, si avverte che i prezzi da conteggiarsi pel percorso stesso, in base alla Tariffa locale suindicata, sono i seguenti:

			Prezzo per tonn. e per l'intero percorso	Diritto fisso
Serie B a	Stellata – Ferrara	Km. 22	1.5708	0.765
	» – Suzzara	» 60	4.284	»
» B b	Poggio Rusco – Ferrara	» 48	3.4272	»
	» » – Suzzara	» 35	2.499	»
Serie C a	Stellata – Ferrara	Km 22	2.0196	»
	» – Suzzara	» 60	5.406	»
	Poggio Rusco – Ferrara	» 48	4.4064	»
	» » – Suzzara	» 35	3.213	»
Serie C b	Stellata – Ferrara	Km. 22	2.6928	»
	» – Suzzara	» 60	6.936	»
	Poggio Rusco – Ferrara	» 48	5.8752	»
	» » – Suzzara	» 35	4.284	»

In conseguenza del provvedimento il richiamo N. 2 alle anzidette Serie della Tariffa N. 220 P. V., è sostituito dal seguente:

« Anche per le spedizioni:

a) provenienti dallo zuccherificio di Ficarolo ed eseguite in partenza dalla stazione di Felonica Po e dalla fermata di Stellata della Ferrovia Suzzara-Ferrara;

b) provenienti dallo zuccherificio Ostigliese ed effettuati dalla stazione di Poggio Rusco con destinazione a stazioni della Rete dello Stato per i transiti di Ferrara o Suzzara.

Per il percorso di queste spedizioni sulle linee della Ferrovia Suzzara-Ferrara sono da applicarsi i prezzi della presente tariffa senza la sopratassa dell'1 % e senza il cumulo dalle distanze ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 370.

(SERVIZIO VIII)

Concessioni speciali e trasporti militari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 304-1908).

Nel richiamare l'attenzione delle stazioni sulle disposizioni impartite con l'Ordine di Servizio N. 304-1908, *Bollettino* N. 42 circa la nuova Tariffa differenziale (*C*), la quale entrerà in vigore il *1° gennaio 1909*, pei viaggi delle categorie di persone ivi tassativamente designate, si avverte che le « vie facoltative » e le « deviazioni », di cui è cenno nell'ultimo capoverso del detto Ordine di Servizio, e che valgono pei viaggi in base a tutte indistintamente le concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, saranno da accordarsi con le stesse norme in vigore pei viaggi a Tariffa differenziale *A*, e cioè le « vie facoltative » col computo dei prezzi in base alla distanza della via chilometricamente più breve, e le « deviazioni » col computo dei prezzi per la distanza corrispondente al percorso effettivo.

Si avverte inoltre che è stato disposto perchè, nell'occa-

sione della prossima ristampa degli *scontrini dei libretti* e delle *richieste* pei viaggi delle persone fruenti della Tariffa differenziale *C*, venga completata, nella parte superiore dei documenti stessi, la citazione della tariffa applicabile, in modo che si legga « Tariffa differenziale *C* ».

Frattanto saranno da accettarsi, con l'applicazione dei prezzi stabiliti da quest'ultima tariffa, gli scontrini e le richieste, pei viaggi di cui si tratta, che portassero la semplice indicazione « Tariffa differenziale ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 369.

(SERVIZIO VIII)

Servizio Italo-Austro-Ungarico

(Vedi ordine di Servizio N. 351-1908)

Nella tariffa eccezionale N. 11 (ristampatasi col 2° Supplemento alla tariffa diretta Italo-Austro-Ungarica) e precisamente a pag. 280 esiste per la relazione Trieste-Servola-Cormons il prezzo speciale di frs. 0,30 per quintale, applicabile, di conformità alla relativa nota, fino al 31 dicembre 1908 ai trasporti di ferro greggio.

Dal 1° gennaio 1909 e fino al 31 dicembre 1909 il detto prezzo di frs. 0,30 (3) viene sostituito dal nuovo prezzo di « frs. 0,32 (3) ».

Di quanto sopra devesi tener conto nella detta tariffa, rettificando la corrispondente nota (3) appiedi della pagina, nel modo seguente:

« (3) Applicabile soltanto dal 1° gennaio 1909 al 31 dicembre 1909 ai trasporti di ferro greggio. Il carico è a cura del mittente.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 371.

(SERVIZIO I)

Biglietti di servizio pel 1909 — Validità dei biglietti stessi rispetto ai treni Disposizioni diverse.

BIGLIETTI DI SERVIZIO PEL 1909.

Col 31 dicembre corrente cesserà l'emissione dei biglietti di servizio col millesimo 1908 delle serie *A*, *At*, *As*, *Ap*, ***B***, *C*, e dei buoni-bagaglio, nonchè dei biglietti speciali per treni di lusso e dei permessi di compartimento riservato (permanenti

e per un solo viaggio), di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale sulla ferrovia, venendo essi sostituiti nel nuovo anno da recapiti di modello pressochè corrispondente, col millesimo 1909. E affinchè abbiano maggiormente a distinguersi da quelli del modello attualmente in uso, i nuovi biglietti serie *A* e *At*, nonchè i permanenti di compartimento riservato, avranno l'indicazione del millesimo in *azzurro* anzichè in *rosso*.

Non ritenendosi necessario di pubblicare il fascicolo modelli dei nuovi biglietti, occorrerà che il personale di stazione e viaggiante ponga speciale attenzione al millesimo stampato sui biglietti stessi, tenendo presente che continueranno ad essere validi — *fino alla loro naturale scadenza* — soltanto i biglietti serie *B* e *C* ed i buoni-bagaglio col millesimo 1908 e con scadenze non oltrepassanti il 30 marzo 1909, nonchè i biglietti serie *Ao* emessi per la durata dell'anno scolastico 1908-1909, ed i libretti speciali *B*-19, che non portano stampata l'indicazione del millesimo.

I nuovi biglietti serie *A* e *At con validità limitata nella percorrenza o nella durata,* portano una *striscia rossa* impressa in senso diagonale. — I biglietti stessi, come quelli validi sull'intiera Rete con scadenza 31 dicembre, e quelli di serie *B* hanno ancora:

il colore *verde,* per distintivo della I classe;
il colore *grigio,* per quello della II classe;
il colore *rosa,* per quello della III classe.

I biglietti a prezzo ridotto della serie *C* ed i buoni-bagaglio sono ancora di colore *azzurro chiaro.*

I permanenti di compartimento riservato stampati su cartoncino a fondo color *terra di Siena* (marrone), sono validi pei treni direttissimi, e quelli col fondo color *azzurro,* non sono validi per detti treni. I permessi di compartimento riservato per un solo viaggio, i quali, se non portano la relativa speciale autorizzazione, non valgono pei treni direttissimi, sono stampati su cartoncino a fondo *verde.*

Finalmente i permessi di transito pedonale sulla ferrovia sono impressi su cartoncino *celeste chiaro;* quelli di libero ingresso nelle stazioni su cartoncino *giallo cromo* e quelli speciali per treni di lusso su cartoncino *grigio.*

VALIDITÀ DEI BIGLIETTI DI SERVIZIO RISPETTO AI TRENI.

Le norme per l'ammissione nei treni dei viaggiatori muniti di biglietti serie *A, At, As, Ap, Ao, B* e *C* risultano dalle istruzioni contenute nella Parte II della « *Prefazione generale all'Orario generale di servizio* » a pag. 14.

DISPOSIZIONI DIVERSE

a) In analogia a quanto fu stabilito con l'Ordine di Servizio N. 304-1908 ultimo capoverso (*Bollettino* N. 42), pei viaggi in base alle concessioni speciali ecc., a partire dal 1° gennaio 1909, in luogo delle *vie facoltative* accennate al punto III, comma *a*) dell' Ordine di Servizio N. 122-1906, anche pei biglietti di servizio, di qualsiasi serie e classe, saranno da considerarsi come facoltative soltanto quelle vie che trovansi indicate come tali nell'Ordine di Servizio N. 60-1908 (*Bollettino* N. 9) in vigore pei viaggi a tariffa differenziale *A*.

Come è accennato nella prima parte dell'art. 9 del vigente regolamento sui biglietti di servizio, la disposizione relativa alle vie facoltative è applicabile anche nei casi in cui sia già stata indicata sul recapito la via che al momento della richiesta il titolare riteneva di dover seguire, ferma sempre la facoltà delle fermate intermedie.

Cosicchè, per es. un biglietto di serie *A* o *B* con l'itinerario Modane-Torino-Alessandria-*Genova*-Roma, deve tenersi valido anche per la via Alessandria-Piacenza-Parma-Sarzana o per quella Piacenza-Parma-Bologna-Firenze, come se portasse soltanto l'indicazione Modane-Torino-Roma; ed un biglietto di serie *C* con l'itinerario Chiasso-Milano-*Parma-Sarzana*-Roma deve tenersi valido (senza esazioni suppletive) anche per le vie di Parma-Falconara Marittima-Terni, o Bologna-Firenze, o Genova-Pisa, come se portasse soltanto l'indicazione Chiasso-Milano-Roma.

Sarà poi da tenere presente, per quanto può riferirsi alle vie facoltative, che la disposizione relativa agli *allungamenti di percorso,* di cui la seconda parte del succitato articolo 9 del regolamento-biglietti, *è applicabile soltanto alla*

via facoltativa più breve. Quindi, per un viaggio da Torino a Roma o viceversa, *non potrà mai essere rilasciato* un biglietto serie *B* col percorso Torino-*Milano*-Bologna-Firenze-Roma (Km. 815) o viceversa, perchè l'allungamento di percorso (Km. 151) rispetto alla *via più breve di Genova* (Km. 664) oltrepasserebbe i limiti consentiti (Km. 100) dalla surricordata disposizione regolamentare, pur mantenendosi in tali limiti rispetto alla via facoltativa Torino-Alessandria-Piacenza-Bologna-Firenze-Roma (Km. 782: *differenza* 33 Km.).

b) Quanto alle *deviazioni* si fa noto che, per effetto della concessione di cui al surripetuto art. 9 (parte seconda), i biglietti serie *B compilati per la via chilometricamente più breve,* se comprendono una delle tratte indicate nella 1ª colonna della tabella delle « *deviazioni* » annessa all'Ordine di Servizio N. 60-1908, possono, *senza esazione di tasse,* essere tenuti validi *lungo il viaggio* anche per la corrispondente deviazione, purchè il maggior percorso portato dalla deviazione non sia superiore ai 100 Km.

Invece i biglietti serie *C*, per la loro natura di recapiti a pagamento, quando comprendono nel percorso una delle tratte indicate nella stessa 1ª colonna della suddetta tabella, possono essere tenuti validi per la corrispondente deviazione anche se la lunghezza di questa oltrepassa i 100 Km., purchè la nuova via che i titolari desiderano seguire sia dichiarata, *all' inizio del viaggio, alla biglietteria della stazione originaria di partenza,* alla quale dovrà effettuarsi il pagamento, in base alla tariffa differenziale *C*, del prezzo *per la distanza computata sul percorso effettivo.* Per i biglietti serie *C* di andata e ritorno, i titolari pagheranno *contemporaneamente* eguale importo pel ritorno, anche se questo dovesse farsi per la via più breve.

c) Le *norme* e *condizioni* attualmente in uso pei viaggi degli agenti ferroviari e delle persone di famiglia e di servizio provveduti di biglietti *serie C,* rimarranno immutate anche dopo l'entrata in vigore della tariffa differenziale *C.*

d) Nei casi di *mancata coincidenza dei treni,* i portatori di biglietti di servizio, di qualunque serie e classe — in analogia a quanto è consentito ai viaggiatori ordinari — possono avvalersi del treno *immediatamente successivo,* anche se di categoria diversa (direttissimo, diretto ecc.) da quella a cui dà

diritto il proprio biglietto, purchè il treno col quale si voglia continuare il viaggio porti vetture della classe corrispondente a quella del biglietto di servizio.

Tale validità dovrà essere fatta risultare sui recapiti con l'annotazione:

Valido per il treno (1)..................... n.. .... del............. ..

per mancata coincidenza, scritta e firmata dal Capo stazione.

e) Nei casi in cui i portatori di carte di libera circolazione a percorso limitato (serie *A*) intendano di proseguire il viaggio oltre l'ultima stazione per la quale è valevole il loro recapito, dovranno informare *preventivamente* il Capo Conduttore del treno, versandogli nel contempo l' importo dovuto, contro ritiro del relativo mod. *I*-204.

La tassa da corrispondersi sarà computata, in analogia a quanto praticasi pei viaggiatori muniti di biglietti di abbonamento, sul percorso effettivo di prosecuzione oltre l'accennata stazione terminale *anche se in questa il treno non faccia fermata.*

f) I fascicoli di biglietti serie *B* e *C* e quelli di buoni bagaglio del corrente anno, in corso d'uso o intatti al 31 corrente, dovranno essere restituiti secondo le istruzioni contenute nell'Ordine di Servizio n 42-1905.

Si rammenta che i permanenti a libretto serie *At* sono da tenersi validi solo quando risultino timbrati dall'Amministrazione estera alla quale vennero rilasciati e portino l'indicazione della data di consegna al portatore, nonchè il nome, la qualifica e la firma di quest'ultimo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

(1) Direttissimo, diretto, omnibus.

Anno I - N. 52. 26 Dicembre 1908

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL SABATO DI OGNI SETTIMANA

INDICE

(*) L'asterisco distingue le pubblicazioni delle quali si sono stampati estratti, da distribuirsi secondo il disposto dell'Ordine di Servizio N. 139 - 1907.

Roma, dicembre 1908 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

R. Decreto *N. 40011 del 12 dicembre 1908, col quale sono abrogati e sostituiti dai nuovi testi allegati, gli articoli 2 e 3 della Concessione speciale I.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI.

Vista la Legge n. 562 del 29 dicembre 1901 riflettente concessioni speciali per determinati trasporti sulle strade ferrate;

Visto il Decreto ministeriale. n. 3638-*B* dell'11-8-1902;

Ritenuta la necessità di modificare taluna delle attuali norme per l'applicazione della Concessione speciale I, allo scopo di far cessare le irregolarità che si sono constatate nel rilascio e nell'uso dei documenti valevoli per fruire della Concessione medesima;

Decreta:

Articolo unico.

Gli articoli 2 e 3 della Concessione speciale I, sono abrogati e sostituiti dai nuovi testi allegati al presente decreto.

Le dette nuove disposizioni andranno in vigore a datare dal 1° gennaio 1909.

Roma, lì 12 dicembre 1908.

Il Ministro
Bertolini.

Nuovi testi degli articoli 2 e 3 della Concessione speciale I.

2. *Limiti.* — La concessione è stabilita pei congressi, per le esposizioni e pei concorsi che hanno luogo in Italia per discussioni, studi, mostre o gare, d'interesse generale.

Possono fruire della concessione, quali « partecipanti » ai congressi, soltanto coloro che vi intervengono effettivamente e che si occupano delle materie da discutersi in ogni singola

riunione; e quali «invitati» soltanto quelle persone il cui intervento al congresso è giustificato, o dall'ufficio che rivestono, o dalle qualità personali aventi attinenza cogli studi di cui il congresso deve occuparsi.

3. *Domande dei comitati.* — Le domande per ottenere la concessione, indirizzate alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (in carta da bollo da L. 1.20) devono essere presentate alla Prefettura della Provincia nel cui territorio ha luogo la riunione, almeno venti giorni prima di quello stabilito per l'inaugurazione del congresso, dell'esposizione, ecc., e devono contenere l'indicazione delle date di apertura e di chiusura della riunione o della mostra, ed il periodo pel quale è chiesta la concessione.

I comitati devono unire alla domanda un programma delle materie sottoposte alla discussione dei congressisti, o, se trattasi di esposizione, un programma in cui siano ben definiti il carattere generale della mostra e quello delle singole sezioni nelle quali è suddivisa.

Per le esposizioni industriali ed agrarie, la concessione è subordinata anche al parere del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, che dovrà essere richiesto dall'Amministrazione ferroviaria.

Nulla ostando alla concessione, l'Amministrazione stessa prende gli opportuni accordi col Comitato promotore ed impartisce le disposizioni del caso, informandone l'Ufficio speciale delle Ferrovie presso il Ministero dei Lavori Pubblici, per le pratiche di sua competenza verso le ferrovie concesse all'industria privata.

Ottenuto l'assenso alla concessione, i comitati devono inviare all'Amministrazione ferroviaria un elenco nominativo dei partecipanti e degli invitati ai congressi, degli espositori e giurati, munito del bollo del Comitato medesimo e della firma del suo Presidente, contenente tutte le indicazioni risultanti da apposito modello.

L'elenco suddetto, e quelli suppletivi che si rendessero necèssari, dovranno essere inviati all'Amministrazione ferroviaria con sufficiente anticipazione, avvertendo che l'ultimo elenco dovrà pervenire all'Amministrazione stessa almeno due giorni prima della data stabilita per l'inizio dei viaggi a prezzo ridotto.

Verranno ritirate, nelle stazioni di partenza od in viaggio, le richieste od i biglietti in possesso dei congressisti, espositori o giurati i cui nomi non figurassero negli elenchi anzidetti, assoggettando per conseguenza i viaggiatori al pagamento di biglietti a tariffa ordinaria.

Il comitato si rende garante delle indicazioni e dichiarazioni contenute nei citati elenchi, ed assume al riguardo tutte le responsabilità previste dagli articoli XIV e XVII delle disposizioni generali per l'applicazione delle concessioni speciali.

Le richieste di riduzione, e le relative tessere di riconoscimento (art. 5), da intestarsi alle sole persone comprese nei detti elenchi, devono essere rilasciate e distribuite direttamente ed esclusivamente dal comitato promotore del congresso o della esposizione, essendo al medesimo vietato in modo assoluto di deferire in tutto od in parte tale incarico a sotto-comitati regionali, ad uffici, agenzie, privati, ecc.

Le richieste e le tessere devono essere numerate progressivamente. La richiesta e la tessera rilasciate alla stessa persona porteranno eguale numero.

Il Ministro
BERTOLINI.

Ordine Generale N. 21.

(SERVIZI IV e V)

Disposizioni per l'applicazione della legge 9 luglio 1908, n. 418, sui provvedimenti per le pensioni e per il trattamento del personale.

Con il primo gennaio 1909 entreranno in vigore le disposizioni della legge 9 luglio 1908, n. 418, sui provvedimenti per le pensioni e per il trattamento del personale, pubblicata nel n. 31 del Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato, in data 1° agosto 1908.

In esecuzione dell'art. 21 della suindicata legge sarà provveduto alla pubblicazione del testo coordinato delle disposizioni per le pensioni, nonchè alla pubblicazione delle riforme e modificazioni al regolamento del personale.

Frattanto si portano a conoscenza del personale le seguenti disposizioni da attuarsi, a partire dalla suindicata data 1° gennaio 1909:

1. — Le facoltà e le attribuzioni che hanno attualmente i Comitati amministratori della Cassa pensioni, del Consorzio di mutuo soccorso e dell'Istituto di previdenza, concernenti il servizio delle pensioni, e dei sussidi e gli infortuni degli operai sul lavoro con conseguenze di inabilità permanente o di morte, passano al Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Pertanto le domande ed i documenti riguardanti la suindicata materia che per le disposizioni ora in vigore sono trasmessi ai Comitati predetti, dovranno invece col nuovo regime essere indirizzati, pel tramite del Servizio Centrale IV, al Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

2. — Gli uffici del Servizio Centrale IV con sede in Firenze ed in Milano, i quali attualmente provvedono agli affari relativi alla Cassa pensioni, al Consorzio di Mutuo soccorso ed all'Istituto di previdenza che col 31 dicembre 1908 cessano di esistere, sono conservati in via provvisoria con le seguenti attribuzioni:

L'ufficio con sede in Firenze provvederà alla compilazione delle liquidazioni delle pensioni e dei sussidi, nonchè al relativo pagamento, ai conteggi dei riscatti, alle spese funerarie, ed allo stralcio delle gestioni della Cassa pensioni e del Consorzio di mutuo soccorso.

L'Ufficio con sede in Milano provvederà alla trattazione degli affari relativi agli infortuni degli operai sul lavoro a norma della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, nonchè allo stralcio della gestione dell'Istituto di previdenza.

3. Sarà di competenza del Servizio Centrale V la trattazione degli affari relativi alle prestazioni sanitarie, attualmente affidata all'ufficio di previdenza di Firenze.

Peraltro al trasporto degli ammalati e dei feriti alle loro abitazioni od agli ospedali, provvederanno i Servizi Centrali e le Divisioni compartimentali, portando le relative passività fra le piccole spese.

4. Nulla è per ora modificato in quanto riguarda i documenti che, giusta le norme ora vigenti, sono prodotti per la liquidazione ed il pagamento delle pensioni e dei sussidi.

5. — A cura del Servizio Centrale IV saranno sottoposte al Consiglio di amministrazione le liquidazioni delle pensioni e dei sussidi a favore degli agenti esonerati dal servizio che vi abbiano diritto, e delle vedove e dei figli minorenni degli agenti che vi abbiano parimenti diritto e ne facciano domanda

Saranno pure sottoposte al Consiglio di amministrazione le domande degli agenti e loro famiglie che non essendo stati dall'Amministrazione riconosciuti come aventi diritto a pensione o sussidio, credano invece di avervi titolo.

6. — La deliberazione del Consiglio di Amministrazione che assegna la pensione od il sussidio continuativo o per una sola volta, conterrà il cognome, il nome, la data ed il luogo di nascita, la qualità del pensionato o del sussidiato, la disposizione applicata, l'ammontare in cifra od in lettere, la decorrenza e la durata della pensione o del sussidio continuativo. Per le pensioni agli agenti sarà inoltre indicato se si tratta di pensione di diritto o di autorità.

7. — In conformità a quanto prescrive l'art. 7 della legge 9 luglio 1908, n. 418, copia conforme della deliberazione del

Consiglio di amministrazione che assegna la pensione od il sussidio sarà, a cura del Servizio Centrale IV, comunicata allo interessato a mezzo della pretura del luogo ove esso ha eletto domicilio.

Anche quando il Consiglio di amministrazione deliberi non competere pensione o sussidio alcuno, copia conforme della deliberazione sarà analogamente comunicata all'interessato.

Alla persona a cui la copia della deliberazione viene consegnata, l'usciere giudiziario incaricato consegnerà parimenti copia del referto che esso estenderà della notificazione eseguita.

8. — Giusta lo stesso art. 7 della legge 9 luglio 1908, n. 418, gli interessati potranno avanzare ricorso alla Corte dei Conti contro la liquidazione delle pensioni e dei sussidi o contro le deliberazioni negative.

I ricorsi dovranno presentarsi direttamente alla Corte dei Conti nel termine di 90 giorni, a decorrere da quello in cui ha avuto luogo la consegna della deliberazione impugnata.

I ricorsi dovranno essere altresì notificati nei modi di rito all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

9 — Il personale sanitario già nominato dal Comitato amministratore del Consorzio di mutuo soccorso, passerà con tutti gli oneri ed i diritti stabiliti nei contratti con esso stipu·ati, alla esclusiva dipendenza dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

10. — In attesa della pubblicazione del regolamento del servizio sanitario, alle eventuali vacanze di riparti medici si provvederà con l'opera dei medici finitimi e, quando ciò non sia possibile, con incarichi provvisori a medici estranei, da conferirsi con disposizione del Direttore generale.

Sarà altresì da approvarsi dal Direttore generale l'eventuale rimborso ai medici di riparto e ad altri sanitari come questi non di ruolo, delle spese che, pure non essendo previste nei contratti, fanno carico col sistema vigente al Consorzio di mutuo soccorso.

11. — Per la cura medico-chirurgica e per le altre prestazioni sanitarie a favore degli agenti e rispettive famiglie appartenenti alle categorie che già ne usufruiscono, continueranno ad osservarsi le norme dei vigenti statuti del Consorzio di mutuo soccorso e dell'Istituto di previdenza, e le disposizioni sul servizio sanitario.

12. — L'autorizzazione del rimborso di spese di medicinali, in quanto non siano tassativamente previste nelle norme degli statuti di cui al precedente n. 11, e l'approvazione delle spese per cure balneari e speciali, per fornitura e manutenzione degli apparati ortopedici, arti artificiali e simili, sono di competenza del Direttore generale.

13. — I contratti attualmente esistenti stipulati dal Consorzio di mutuo soccorso con farmacisti e con ospedali, resteranno in vigore, come se fossero stati stipulati in confronto direttamente con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

14. — Il servizio centrale V provvederà alla manutenzione degli apparecchi di salvataggio ed alla rifornitura della cassetta di soccorso, previa autorizzazione della relativa spesa da parte del Direttore generale.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 18 dicembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine Generale N. 22.

(SERVIZIO IV)

Agenti considerati operai agli effetti della Legge per gli infortuni sul lavoro.

In esecuzione della legge 9 Luglio 1908, N. 418, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a partire dal 1° Gennaio 1909, liquiderà e corrisponderà direttamente le indennità stabilite dall'art. 9 della Legge per gli infortuni degli operai sul lavoro (testo unico) 31 Gennaio 1904, N. 51, nei modi, termini e con la procedura fissata dalla legge stessa e dal regolamento per la sua esecuzione, approvato con R. Decreto 13 marzo 1904, n. 141, salvo il disposto dell'art. 5, comma quarto e quinto, della citata legge 9 Luglio 1908, N. 418.

Come prescrive l'art. 21 della legge medesima 9 Luglio 1908,

N. 418, sarà provveduto alla pubblicazione delle riforme e delle modificazioni da apportarsi nel regolamento del personale, in dipendenza delle disposizioni della legge, riguardanti, fra altro, la materia degli infortuni, e fra esse sarà compresa la tabella delle qualifiche degli agenti, i quali, agli effetti dell'art. 2 dell'altra succitata legge (testo unico) 31 Gennaio 1904, N. 51, sono considerati operai.

Frattanto si porta a conoscenza degli interessati che, in via provvisoria, agli effetti suddetti sono considerati operai gli agenti compresi nelle sottoindicate categorie e gli altri che fossero incaricati di funzioni analoghe:

1. Capi tecnici della trazione e delle officine del materiale mobile; Capi tecnici di officina telegrafica; Capi d'arte della trazione e delle officine del materiale mobile; Capi d'arte d'officina di manutenzione.

2. Controllori di 2° grado (del movimento, del traffico e del telegrafo); controllori viaggianti.

3. Assistenti tecnici, dei lavori ed addetti agli scali.

4. Sorveglianti della linea e del telegrafo; sorveglianti tecnici, sorveglianti dei magazzini.

5. Macchinisti.

6. Assistenti alle merci; aiutanti applicati (addetti agli scali, ai depositi ed ai magazzini).

7. Gerenti.

8. Capi squadra e sotto capi squadra di tutti i servizi.

9. Capi conduttori principali, capi conduttori, conduttori ed allievi conduttori, macchinisti di treni elettrici e guidatori dirigenti di treni elettrici.

10. Capi manovra; manovratori, manovratori di officina.

11. Fuochisti, fuochisti di caldaie a vapore; fuochisti conduttori di motori a vapore, fuochisti accudienti locomotive; allievi fuochisti; accenditori.

12. Guarda merci; guardie di stazioni, guardiani di officina.

13. Capi verificatori e verificatori.

14. Capi deviatori e deviatori.

15. Guardamagazzino.

16. Guardaportoni.

17. Capi frenatori, guardafreni e frenatori.

18. Guardafili.
19. Illuminatori lampisti.
20. Operai; aiutanti operai.
21. Lumai.
22. Untori.
23. Cantonieri; guardiani di linea; guardiani cantonieri.
24. Pulitori.
25. Manovali di tutti i servizi.
26. Guardabarriere (uomini e donne).

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 18 Dicembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine Generale N. 23.

(SERVIZIO IV)

Trattamento nei casi di inabilità temporanea dipendente da infortunio sul lavoro e durante le assenze per malattia non derivante da infortunio sul lavoro.

In attesa che siano pubblicate le riforme e le modificazioni che, come prescrive l'art. 21 della legge 9 luglio 1908, n. 418, debbono apportarsi nel regolamento del personale, il trattamento nei casi di inabilità temporanea dipendente da infortunio sul lavoro agli agenti considerati operai giusto l'Ordine generale N. 22 pubblicato nel presente Bollettino, e durante le assenze per malattia non derivante da infortunio sul lavoro agli agenti stabili ed in prova a paga giornaliera, agli agenti a stipendio inscritti al 31 dicembre 1908 al Consorzio di mutuo soccorso ed agli avventizi assunti in servizio continuativo, sarà regolato dalle seguenti disposizioni:

1. — *Trattamento nei casi di inabilità temporanea dipendente da infortunio sul lavoro.*

L'indennità stabilita dalla legge è per gli agenti stabili ed in prova a paga giornaliera, integrata dopo i primi tre giorni dall'infortunio, con l'eventuale differenza fra la paga normale ed il trattamento di legge.

Per gli agenti a stipendio, l'indennità è analogamente integrata anche durante i primi tre giorni dall'infortunio.

Il trattamento di cui sopra è fatto anche agli avventizi colpiti da infortunio. Però per gli avventizi che non prestano servizio continuativo, il trattamento stesso è fatto per un periodo massimo di 180 giorni di inabilità temporanea, dopo i quali si corrisponde loro la sola indennità di legge, e cioè metà del salario giornaliero.

2. — *Trattamento durante le assenze per malattia non derivante da infortunio sul lavoro.*

Gli agenti stabili od in prova a paga giornaliera e quelli a stipendio inscritti al 31 dicembre 1908 soltanto al Consorzio di mutuo soccorso, ricevono la intera paga o l'intero stipendio per una durata di 180 giorni nel corso di ciascun anno solare.

Qualora la malattia si prolunghi oltre questo termine, se ne riferirà al Direttore generale, il quale può, a seconda delle circostanze, concedere eccezionalmente la conservazione di parte della paga o di tutto o di parte dello stipendio.

Gli agenti non hanno diritto al predetto trattamento:

a) nelle tre prime giornate di malattia, salvo che a giudizio dei sanitari dell'Amministrazione si tratti della ricaduta di una malattia precedente avvenuta non oltre dieci giorni dalla ripresa del servizio. Però gli agenti a stipendio inscritti come sopra al Consorzio di mutuo soccorso ricevono lo stipendio anche nei primi tre giorni di malattia;

b) nei giorni di malattia occasionata da disordini, vizi, ferite e lesioni riportate in rissa, o da prestazioni di lavoro estranee al servizio dell'Amministrazione ferroviaria.

c) quando rifiutano di essere ricoverati all'Ospedale, o, in genere, non si assoggettano alle prescrizioni dei medici dell'Amministrazione.

Le predette disposizioni sono applicabili agli avventizi assunti in servizio continuativo quando siano colpiti da febbri miasmatiche.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 18 dicembre 1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 372.

(SERVIZIO VII)

Servizio cumulativo col tronco Mestre–Bassano della ferrovia della Valsugana pei trasporti di merci, veicoli e bestiame.

(Vedi Ordine di Servizio N. 197-1908)

1. — *Estensione del servizio cumulativo.* — A datare dal 1° gennaio 1909, il tronco Mestre-Castelfranco-Bassano, appartenente alla Società Italiana della ferrovia della Valsugana, di cui con l'Ordine di Servizio N. 197-1908 venne avvisata l'apertura all'esercizio ed il passaggio dei treni sul tronco Mestre-Venezia, viene ammesso, in seguito ad accordi intervenuti, al servizio cumulativo pei trasporti di merci a G. V., a P. V. accelerata ed a P. V. ordinaria, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, colle Ferrovie dello Stato, colla Società Veneta (escluse le linee Torrebelvicino-Schio-Arsiero e Camposampiero-Montebelluna), con le Ferrovie di Reggio Emilia, Santhià–Biella, Rezzato-Vobarno-Caffaro, Suzzara Ferrara, Bari-Locorotondo, Massa Marittima-Follonica Porto, e con le linee Brescia-Iseo e Cerignola stazione-Cerignola città.

È esclusa l'esecuzione in servizio cumulativo in transito sia sull'intero tronco Mestre-Bassano, come sui tronchi parziali Mestre-Castelfranco Veneto e Castelfranco Veneto-Bassano, dei trasporti tanto a tariffa ordinaria, quanto in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

2. — *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione, e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alle stazioni di transito.

3. — *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sui percorsi delle rispettive Amministrazioni sono le seguenti :

a) per la Rete dello Stato, le tariffe generali e speciali nonchè quelle locali ed eccezionali, (nei casi in cui, sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi ;

b) per la ferrovia della Valsugana le tariffe generali e speciali in vigore sulla Rete dello Stato (senza le sopratasse dell'1 % e del 3 % per gli Istituti di Previdenza), comprese le tariffe N. 1 e 11 G. V. coi prezzi, pel suo percorso, di L. 0,30 per le spedizioni fino a 10 Kg. e di L. 0,50 per le spedizioni da oltre 10 e fino a 20 Kg ;

c) per le linee della Società Veneta e per le ferrovie Reggio Emilia e Suzzara-Ferrara, le tariffe generali e speciali in vigore sulla Rete dello Stato, senza le sopratasse dell'1 % e del 3 % per gli Istituti di Previdenza ;

d) per la ferrovia Santhià-Biella, le tariffe generali per le merci ed i veicoli a G. V. ed a P. V., per i feretri a G. V. e pel bestiame a P. V. Acc., e le tariffe speciali a P. V. Acc., per le merci e pel bestiame, e relative condizioni vigenti sulle Ferrovie dello Stato, senza le sopratasse per gli Istituti di Previdenza indicate al comma *c*), nonchè le proprie tariffe speciali a P. V. per determinate merci, contenute nel fascicolo diramato con l'Ordine di Servizio N. 131-1903 (ex R. A.) ed Istruzione N. 55-1903 (ex R. M.) ;

e) per la ferrovia Bari-Locorotondo, le tariffe e norme risultanti dal fascicolo « *Estratto delle Tariffe e condizioni pei trasporti sulla ferrovia Bari-Locorotondo* (*ediz. 30 luglio 1900*) » e relativa appendice (ediz. 1° gennaio 1905) ;

f) per la ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro, le tariffe di cui al fascicolo « *Estratto della Tariffa pel trasporto delle merci, numerario, feretri, veicoli e bestiame* » e la tariffa annessa all'Ordine di Servizio N. 73-1904 (ex R. A.) e all'Istruzione N. 43-1904 (ex R. M.) ;

g) per la ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto (la quale ha adottato la nomenclatura e classificazione vigenti sulle Ferrovie dello Stato) le tariffe risultanti dal proprio fascicolo « *Tariffe e condizioni per il trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani e merci* » (edizione 1903);

h) per la linea Brescia-Iseo le tariffe attualmente in vigore sulle Ferrovie dello Stato, secondo le norme stabilite dall'Ordine Generale N. 22-1907, ossia cumulando il percorso dello Stato con quello della Brescia-Iseo;

i) per la linea Cerignola stazione-Cerignola città i prezzi fissati dall'Ordine di Servizio N. 112-1891 e 128-1900 (ex R. A.)

e dall'Ordine Generale di Servizio N. 48-1891 (ex R. M.) e successive modificazioni.

4. — *Concessioni speciali.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo « *Concessioni speciali e relative tariffe* » (edizione 1° luglio 1902) e il *Regolamento pei trasporti militari*, saranno applicabili anche sul percorso della ferrovia Valsugana in tutte le loro prescrizioni e modalità.

La tassazione di tali trasporti, per il percorso della ferrovia Valsugana, dovrà però essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 % e, beninteso, senza il cumulo delle distanze.

5. — *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.*— Il servizio cumulativo per i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande quanto a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata; nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte-valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a grande velocità, viene ammesso fra tutte le stazioni delle Amministrazioni e linee, di cui al punto 1°, in quanto, beninteso, le une e le altre siano abilitate ai trasporti stessi.

Le stazioni della ferrovia della Valsugana, i servizi cui sono abilitate e le rispettive distanze dai transiti di Mestre, Castelfranco-Veneto e Bassano-Veneto, risultano dal prospetto allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

6. — *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo, saranno conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, carte-valori, e di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore, esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

7. — *Tassazione ed istradamento dei trasporti.* — Ferme le disposizioni di cui l'Ordine di Servizio N. 197-1908 circa la tassazione e l'istradamento dei trasporti fra le stazioni di Mestre, Castelfranco Veneto e Bassano e fra quelle di Venezia S. Lucia, Castelfranco Veneto e Bassano, avvertesi che le disposizioni stesse sono altresì estese ai trasporti da e per Venezia Marittima o Venezia S. Basilio, con applicazione, beninteso, delle sopratasse previste dall'Allegato 8 alle Tariffe.

Per quanto, poi, riguarda la tassazione e l'istradamento dei trasporti in servizio cumulativo, dovranno essere osservate le seguenti norme:

a) i trasporti da stazioni esclusive dello Stato o di Amministrazioni corrispondenti per stazioni esclusive della Ferrovia Valsugana e viceversa saranno tassati e istradati per quello dei transiti di Mestre, Castelfranco Veneto e Bassano Veneto che determina la via più economica, salvo contraria domanda dello speditore;

b) i trasporti in partenza dalle stazioni comuni di Mestre, Castelfranco Veneto e Bassano Veneto per stazioni esclusive dello Stato o di altre Amministrazioni oltre una delle dette stazioni comuni e viceversa, *saranno tassati per la via più economica, ma istradati per la via esclusiva dello Stato.* (1)

Per quanto precede ed in relazione al punto 1° del presente Ordine di Servizio non possono effettuarsi:

a) **spedizioni in servizio cumulativo da oltre per oltre i transiti di Mestre, Castelfranco Veneto e Bassano Veneto;**

b) **spedizioni da Venezia S. Lucia Marittima e S. Basilio per oltre Castelfranco Veneto e Bassano Veneto e viceversa;**

c) **rispedizioni per disposizioni delle parti o con ricarteggio d'ufficio determinanti il transito sulla Mestre-Castelfranco-Bassano.**

I trasporti in servizio locale fra Mestre e Venezia continueranno ad effettuarsi esclusivamente coi treni delle Ferrovie dello Stato.

8. — *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo i diritti fissi stabiliti dalle tariffe vigenti per le Amministrazioni e linee interessate, si applicano nella misura seguente:

a) *Servizio cumulativo fra la ferrovia della Valsugana e la Rete dello Stato*: metà per ciascuna Amministrazione di quello stabilito dalle rispettive tariffe;

(1) *La tassazione per la via mista dovrà essere fatta senza cumulare il percorso dello Stato con quello della Ferrovia Valsugana e applicando per l'intero percorso le tariffe dello Stato comprendenti le sopratasse per gli Istituti di Previdenza.*

b) *Servizio cumulativo fra la ferrovia della Valsugana, la Rete dello Stato, la Società Veneta, le ferrovie di Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Santhià-Biella, Bari-Locorotondo, Rezzato-Vobarno-Caffaro e Massa Marittima-Follonica Porto*: metà alla ferrovia della Valsugana, il diritto fisso supplementare alla Rete dello Stato, e metà di quello stabilito dalle proprie tariffe, rispettivamente alla Società Veneta, alle Ferrovie Reggio-Emilia, alla Suzzara-Ferrara, alla Santhià-Biella, alla Bari-Locorotondo, alla Rezzato-Vobarno-Caffaro e alla Massa Marittima-Follonica Porto;

c) *Servizio cumulativo fra la ferrovia della Valsugana, la Rete dello Stato e la linea Brescia-Iseo*: metà alla ferrovia della Valsugana e metà alla linea Brescia-Iseo, senza applicazione di alcun diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato intermedia;

d) *Servizio cumulativo fra la ferrovia della Valsugana, la Rete dello Stato e la linea Cerignola stazione-Cerignola Città*: premesso che nei prezzi afferenti al percorso fra Cerignola stazione e Cerignola città sono comprese anche le tasse di carico e scarico, i trasporti previsti in questo comma si considerano come in servizio cumulativo colla stazione di Cerignola per quanto riguarda l'applicazione del diritto fisso. Esso quindi si riscuote nella misura della metà a favore della ferrovia della Valsugana e nella misura stabilita dall'Ordine di Servizio N. 119-1895 (ex R. A.) e dall'Istruzione N. 83-1895 (ex R. M.) a favore della Rete dello Stato.

9. *Tasse minime e prezzi minimi.* — Le tasse minime per spedizione si applicano:

a) *per intero* per la Rete dello Stato e per il percorso complessivo sulla Rete di Stato e sulla linea Brescia-Iseo, come pure *per intero* pel percorso sulle Ferrovie Bari-Locorotondo, Rezzato-Vobarno-Caffaro, Massa Marittima-Follonica Porto e sulla linea Cerignola Stazione-Cerignola Città;

b) *per metà* per il percorso sulla ferrovia della Valsugana, sulle linee della Società Veneta, sulle Ferrovie di Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara e Santhià-Biella.

Relativamente poi alla Società Veneta ed alle Ferrovie di Reggio Emilia e Suzzara-Ferrara, si avverte che i prezzi minimi da applicarsi per le spedizioni tassabili con le tariffe spe-

ciali a G V. N.° 2, 3,e cc., saranno rispettivamente di L. 0,40 per le linee della Società Veneta e di L. 0,60 per le Ferrovie di Reggio Emilia e Suzzara-Ferrara.

10. *Carico e scarico.* — Fermo restando quanto è prescritto al riguardo per le stazioni delle Amministrazioni di cui al presente Ordine di Servizio, avvertesi che la facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della ferrovia della Valsugana.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso, dalle singole Amministrazioni, nella misura indicata dalle rispettive Tariffe.

11. — *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.*

Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e di pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse stata riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che la detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od all'omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile

nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle Tariffe, le stazioni d'arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto e dal relativo verbale d'accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'articolo 128 delle citate Tariffe pei casi di interruzione di linee.

12. — *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa di bollo.

13. — *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, gli assegni, le riserve in caso di mancanze od avarìe, gli accertamenti di anormalità o di abusi, i documenti e le formalità doganali, le modificazioni al contratto di trasporto, le prescrizioni sanitarie, le giacenze, la piombatura dei carri, ecc. valgono, anche nei rapporti colla ferrovia della Valsugana, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

14 — *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio, per le spedizioni in porto assegnato.

15. — *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla ferrovia Valsugana e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per le stazioni comuni di transito, oppure per le stazioni in contatto con l'Amministrazione destinataria, da dove se ne effettuerà la rispedizione di

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alla pagina 24 aggiungere le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Piombino	0.15	—	0.10	0.10	0.40	0.60	0.30	0.35	0.60	0.30	0.30	

Alla pagina 32 sostituire con le seguenti le attuali indicazioni per la località sottoindicata:

Località	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Verona P. V. parte alta .	0.15	—	0.30	0.20	0.35	0.80	0.25	0.35	0.80	0.30	0.25	Veggasi la nota (1) in calce.
(*) Verona P. V. » bassa.	0.15	—	0.30	0.20	0.30	0.70	0.25	0.25	0.70	0.20	0.25	

Alle pagine 25 e 29 depennare le indicazioni delle località di Potenza Superiore e di Sulmona, nonchè i relativi prezzi.

Alla pagina 32 depennare l'attuale nota (1) *e sostituirla con la seguente:*

(1) La parte alta è costituita dai quartieri: S. Carlo, Sedici Ottobre, Fontana del Ferro, S. Giovanni in Valle, confinanti con le vie . Stefano, Giardino Giusti, S. Maria in Organo e S. Nazzaro, queste escluse.

Per i colli indivisibili superanti il peso di un quintale e per gli oggetti voluminosi da levarsi o rendersi ai piani superiori od ai locali otterranei la tassa sarà aumentata del 30 %.

Alle pagine 11, 16 e 24 esporre l'asterisco (*) *avanti al nome delle località di Acqui, Chiavenna e Pesaro.*

ufficio, con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso. Riguardo ai trasporti internazionali da e per le stazioni interne della ferrovia Valsugana, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla Convenzione di Berna si estende soltanto al percorso fra le stazioni comuni di transito e quella estera partecipante alla Convenzione stessa, è stabilito quanto sègue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata ad una delle stazioni di Mestre, Castelfranco Veneto o Bassano Veneto, se ne effettuerà quivi la rispedizione d'ufficio in servizio interno della ferrovia Valsugana, e ciò anche se il trasporto ha luogo, pel percorso contemplato dalla Convenzione di Berna, in base alle tariffe interne, estere ed italiane;

b) se il trasporto proviene invece dalla ferrovia Valsugana ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della Convenzione di Berna pel percorso soggetto alla medesima, in tal caso le stazioni comuni di transito ne effettueranno la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura, in base sia alle tariffe interne italiane ed estere, sia a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla stessa lettera di vettura;

c) i trasporti esclusi dalla convenzione di Berna, e quelli pei quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Valsugana, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Per altro siccome le Ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio il ricarteggio e la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la Ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Pei trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che ad una delle stazioni di Mestre, Castelfranco Veneto o Bassano Veneto, ovvero al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il

carteggio dei trasporti internazionali, le stazioni comuni di transito e rispettivamente i transiti di confine, si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e sulla tassa di transito dovuti di conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe.

16. — *Note d'affrancazione e rivalse.* — Le stazioni di confine e quelle di Mestre, Castelfranco V. e Bassano V. incaricate delle spedizioni in servizio internazionale, si regoleranno, per il ricarteggio delle note d'affrancazione emesse dalle stazioni della ferrovia Valsugana, a seconda delle istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo, in seguito all' annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note d'affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

17. — *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta, e che, sebbene carteggiati regolarmente, pervenissero in seguito ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire collo stesso documento per la via chilometricamente più breve, intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere le tasse dovute, senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L' inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d' invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla*

tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni, e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

18. — *Scambio ed uso del materiale rotabile.* — E' ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate da apposita Convenzione e sotto la osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie secondarie italiane.

I veicoli della ferrovia della Valsugana, portano la sigla S. I. F. V., ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione comune per la quale avverrà il passaggio.

I carri transitati dall'una all'altra ferrovia dovranno restituirsi, se vuoti, al transito dal quale sono entrati, se carichi, possono anche restituirsi ad un altro transito, purchè il loro carico corrisponda a non meno del 50 % della portata, oppure siano completi pel volume delle merci in essi caricate o tassati a tariffa di vagone completo.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, n. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi Modello G-99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I carri della ferrovia della Valsugana potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa disti non meno di 100 Km. da quella che li ricarica, e si trovi sulla via che il carro deve percorrere, per ritornare al transito dal quale entrò sulle Ferrovie dello Stato.

E' vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi

ecc., i carri della detta ferrovia che fossero, con apposita inscrizione, assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

Quando un veicolo della ferrovia Valsugana manchi delle etichette del transito di entrata, più sopra accennate, la stazione destinataria che lo debba restituire vuoto o caricare in direzione del transito stesso, chiederà telegraficamente all'Ufficio circolazione Veicoli in Roma, quale sia la stazione comune colla ferrovia suddetta, per la quale esso è entrato sulla Rete dello Stato.

19. — *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi, alle condizioni stabilite dalla Convenzione, di cui al primo alinea del punto 18, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

20. — *Lavaggio e disinfezione dei carri — Penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere, a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di Polizia Veterinaria, al lavaggio ed, occorrendo, alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame o di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alle stazioni comuni, deve essere accertato in contradditorio fra gli Agenti delle due Amministrazioni, lo stato di proprietà, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, devono a questa provvedere le stazioni stesse, tanto pei carri di ritorno dalla ferrovia Valsugana, quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato. In tali casi le dette stazioni comuni devono redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento, mod. *H*-111 da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma, ed alla Delegazione per l'esercizio della ferrovia Valsugana in Bassano Veneto.

Per i carri carichi consegnati o restituiti in destinazione di una o più stazioni poste oltre quelle di transito, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione, dev'essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando il verbale di accertamento come sopra è detto.

Pei carri non puliti od insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati per trasporti di bestiame o di merci imbrattanti, o di merci che tramandino cattivo odore, l' Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni.

21. — *Gestioni contabili al transito.* — Le stazioni di Mestre, Castelfranco V. e Bassano V. come stazioni di transito colla Ferrovia della Valsugana dovranno per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nella istruzione sulla contabilità delle gestioni di transito pubblicata coll'Ordine di Servizio N. 75-1908, nonchè alle particolari istruzioni che venissero loro al riguardo impartite dai competenti Controlli.

22. — *Servizio nelle stazioni comuni.* — Nelle stazioni comuni di Venezia S. Lucia, Venezia M., Venezia S. Basilio, Mestre, Castelfranco V. e Bassano V., il servizio sarà fatto dalla Rete di Stato anche per conto e nell' interesse della ferrovia della Valsugana.

23. — *Pesatura delle merci al transito.* — Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della ferrovia della Valsugana, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di transito, questa prenderà di ciò particolare nota, addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla ferrovia della Valsugana, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

24. — *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e la ferrovia della Valsugana e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle ferrovie secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativo allegato *A* devono esser fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie, e nella parte « *Servizi Cumulativi*, ecc. » delle Tariffe N. 1 e 11 G. V.

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 dell'*Istruzione sulla contabilità delle gestioni di transito* si dovrà aggiungere la « *Ferrovia della Valsugana* » coll'indicazione dei transiti di Mestre, Castelfranco Veneto e Bassano Veneto.

Inoltre a pagina 16, 27, 55 e 103 del « *Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (*edizione 1° luglio 1908* » dovranno essere aggiunti i seguenti richiami :

pag. 16 colonna 1 :

aggiungere quattro asterischi di fianco al nome della stazione di Bassano Veneto,

e riportare a piè di pagina la nota seguente :

**** *Stazione di transito colla ferrovia della Valsugana* ;

pag. 27 nota (**) a piè di pagina :

**... *e colla ferrovia della Valsugana*;

pag. 55 colonna 1 :

aggiungere sei asterischi di fianco al nome della stazione di Mestre,

e riportare a piè di pagina la nota seguente :

****** *Stazione di transito colla ferrovia della Valsugana*;

pagina 103 colonna 1:

aggiungere quattro asterischi di fianco al nome della stazione di Venezia S. Lucia,

e riportare a piè di pagina la nota seguente :

**** *Stazione comune colla ferrovia della Valsugana* ;

alla nota (***) a piè della stessa pagina fare la seguente aggiunta :

***... *e stazione comune colla ferrovia della Valsulgana.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato A *all'Ordine di Servizio N. 372 - 1908.*

Distanze chilometriche dalle stazioni della Ferrovia della Valsugana ai ai transiti di Bassano, Castelfranco V.° e Mestre e servizi cui le stazioni medesime sono abilitate.

Società Italiana per la Ferrovia della Valsugana.

Esercizio del tronco " Mestre-Bassano "

Il servizio cumulativo oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso alle seguenti Amministrazioni: Società Veneta, (escluse le linee Torrebelvicino - Schio-Arsiero e Camposampiero-Montebelluna), Ferrovie di Reggio Emilia, Santhià-Biella, Rezzato-Vobarno-Caffaro, Suzzara-Ferrara, Bari-Locorotondo, Massa Mar.-Follonica Porto, Brescia-Iseo e alla linea in esercizio speciale di Cerignola Stazione-Cerignola Città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate				Distanze dai transiti di		
		Grande velocità	Piccola Velocità Accel.	Piccola Velocità Ordin.	Veicoli e bestiame	Bassano V.	Castelfranco V.	Mestre
Castel di Godego	Mestre - Bassano	G (1)	—	—	—	14	6	38
Piombino-Dese .	Mestre - Bassano	G (1)	—	—	—	28	9	24
Noale-Scorzè . . .	Mestre - Bassano	G	A	P	V. B.	37	18	15
Resana	Mestre - Bassano	G	—	—	—	25	5	28

(1) Limitatamente alle spedizioni non superiori ai 500 kg. e composte di colli non eccedenti i 100 kg. ognuno.

Ordine di Servizio N. 373.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa eccezionale N. 1003 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 362-1908).

Col 14 dicembre 1908 la tariffa eccezionale N. 1003 P. V. è stata estesa ai trasporti di *vino comune guasto e di uva pigiata*, ecc., in partenza dalle stazioni delle linee meridionali indicate nella tariffa stessa ed in destinazione della stazione di *Savona Letimbro.*

Per conseguenza nell'intestazione della tariffa eccezionale predetta dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione di *Savona Letimbro.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 374.

(SERVIZIO VIII)

Servizio internazionale.

Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per strada ferrata.

Per effetto dell'art. 4 della Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale del 14 ottobre 1890 per il trasporto delle merci per strata ferrata, firmata a Berna il 19 settembre 1906, ed in seguito alla ratifica data dagli Stati partecipanti, la Convenzione addizionale suddetta è entrata in vigore dal 22 dicembre 1908.

In conseguenza di ciò, si è predisposto un apposito fascicolo, che annulla e sostituisce quello in data 1° maggio 1904 intitolato: « Disposizioni regolamentari per il trasporto delle merci fra l'Italia e l'estero ».

Il nuovo fascicolo, come quello attuale, il quale costituisce la Parte I-*A* delle diverse tariffe dirette, comprende oltre alla Convenzione internazionale di Berna coi ralativi allegati, le disposizioni esecutive e quelle complementari uniformi, nonchè le disposizioni complementari speciali per i diversi servizi diretti con l'estero

La nuova Convenzione porta diverse modificazioni specialmente per ciò che concerne gli articoli 7, 12 e 24 e l'Allegato *I* che comprende le Prescrizioni relative alle merci ammesse condizionatamente al trasporto.

Il detto nuovo fascicolo verrà distribuito, come di consueto, dal Controllo Prodotti di Firenze alle stazioni, per uso d'ufficio, ed alle principali stazioni sarà pure fornita una scorta per la vendita al pubblico al prezzo di lire una ciascun esemplare.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 375.

(SERVIZIO VII)

Servizio merci nella stazione di Roma Porta Maggiore.
(Vedi Ordine Generale N. 6-1908 e Ordine di Servizio N. 136-1908).

Con riferimento al punto II dell'Ordine di Servizio N. 136-1908 avvertesi che, a datare dal 1° gennaio 1909, la stazione di Roma Porta Maggiore viene esclusa dal servizio cumulativo con la ferrovia Roma-Albano-Nettuno pei trasporti a piccola velocità ordinaria sia in dettaglio che a vagone completo che, secondo le norme vigenti, debbono percorrere totalmente o parzialmente il tratto Roma Termini-Albano-Cecchina della Ferrovia stessa.

In relazione a quanto sopra si dovranno introdurre opportune annotazioni al punto III dell'Ordine Generale N. 7-1908 ed al punto II dell'Ordine di Servizio N. 136-1908, e nelle pubblicazioni riguardanti i servizi cumulativi di corrispondenza con le Ferrovie Secondarie e con le Tramvie.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 376.

(SERVIZIO VII)

Servizio cumulativo colla Società Veneta.
Cambiamento di nome del « Raccordamento Scaini ».

(Vedi Ordine di Servizio N. 34-1907).

A datare dal 1° gennaio 1909, il « *Raccordamento Scaini* », situato fra le stazioni di Udine e Risano della linea Cividale-Udine-Portogruaro, appartenente alla Società Veneta, assume la nuova denominazione di « *Raccordo Gervasutta* ».

Tale raccordo oltre che ai trasporti della Ditta Angelo Scaini, viene abilitato anche a quelli eseguiti per conto della Ditta Vittorio Zavagna, limitatamente sempre alle spedizioni a piccola velocità ordinaria a vagone completo.

Opportuna modificazione e aggiunta dovrà essere introdotta nelle pubblicazioni riguardanti i servizi cumulativi e di corrispondenza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 377.

(SERVIZIO I)

Aggiunta alle « Norme pel servizio di rivendita di libri e giornali nelle stazioni ».

(Vedi ordine di Servizio N. 152-1908)

In aggiunta alle norme vigenti sul servizio di rivendita di libri e giornali, il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato, nella seduta del 26 novembre 1908, che le rivendite dei giornali nelle stazioni minori dei Compartimenti, in cui la vendita dei libri e giornali è gestita direttamente dall'Amministrazione possano concedersi ai rivenditori verso corrispettivo di un canone.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 378.

(SERVIZIO VII)

Servizio cumulativo fra le Ferrovie Nord Milano e la Ferrovia Grignasco Coggiola.

(Vedi Ordine di Servizio N. 119-1908).

A datare dal 1° gennaio 1909, viene attuato il servizio cumulativo pei trasporti di merci a G. V. a P. V. accelerata e P.V. ordinaria, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, fra le stazioni delle Ferrovie Nord Milano e quelle della Ferrovia Grignasco Coggiola, in quanto, beninteso, le stazioni dell'una e dell'altra Amministrazione siano abilitate ai trasporti suddetti.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, ecc , valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con le Ferrovie Nord Milano e con la Ferrovia Grignasco-Coggiola, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi deve sempre essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Analoghe aggiunte saranno da introdursi nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi e di corrispondenza colle Ferrovie secondarie e colle Tramvie.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 379.

(SERVIZIO IV)

Ruolo d'anzianità del personale dei primi sei gradi.

Si porta a conoscenza del personale interessato che il Consiglio d'Amministrazione in applicazione del disposto dell'articolo 4 del R. Decreto N. 688 del 22 novembre 1908, relativo alla pubblicazione del ruolo d'anzianità del personale dei primi sei gradi, ha approvata l'annessa tabella di equiparazione di alcune qualifiche che furono in vigore presso le varie Amministrazioni dalle quali il personale stesso proviene.

Detto ruolo viene pubblicato a parte contemporaneamente al presente bollettino.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

TABELLA D'EQUIPARAZIONE

per le qualifiche delle Amministrazioni dalle quali proviene il personale dei primi 6 gradi delle Ferrovie dello Stato non comprese nelle tadelle graduatorie, nè in quelle di equiparazione approvate col Regio Decreto 22 Luglio 1906, n. 417, nè in quella comparativa (allegato *D*[1]) dell'ordinamento del personale della Rete Mediterranea, approvato col Regio Decreto 4 Agosto 1902, n. 379.

Da valere agli effetti della compilazione del ruolo d'anzianità del personale dei primi 6 gradi a sensi dell'art. 4 del R. Decreto 22 novembre 1908, n. 688.

Approvata dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 16 dicembre 1908.

Qualifiche delle Amministrazioni sottoindicate, non comprese nelle tabelle graduatorie nè in nè in quella comparativa (alleg. D¹) dell'ordinamento del Personale della Rete

Ministero dei Lav. Pubbl. R. Ispettorato Generale delle SS. FF. Genio Civile Commissariato dell'esercizio delle SS. FF.	Rete Adriatica	Rete Mediterranea	Rete Sicula	Ferrovie Meridionali e Calabro Sicule
—	Ispettore sanitario centrale.	—	—	—
R. Ispettore (anteriormente al 1-1-904). R. Ispettore princ. (dal 1-1-904 in poi). Capo Sezione.	Capo di movimento. Capo ufficio centrale. Ingegnere Capo sezione. Ingegn. capo di manut. Ingegn. capo di movim. Ingegn. capo di trazione. Ispett. capo (1902). Ragioniere capo.	—	—	—
Ing. del genio civile di 1ª classe. R. ispett. di 1ª classe (dal 1-1-904 in poi).	Capo ufficio.	—	—	—
R. Sotto Ispettore di 2ª e 3ª classe (anteriormente al 1° gennaio 1904).	Aiuto ispettore sanitario centrale. Capo sezione centrale (1886). Ing. di manut. e lavori. Ragioniere centrale.	—	Ingegn. capo sezione. Ingegn. di manut. e lavori.	Ingegnere applicato (fino al 1-1-84)
Allievo ingegnere. Ingegnere allievo. Computista. R. Ispettore allievo. Sotto segretario. Vice segretario.	Allievo ingegnere. Ingegnere allievo. Ingegnere. Ingegnere idraulico. Applicato al segretario. Applicato speciale.	Allievo ingegnere. Ingegnere allievo. Applicato al segretario.	Allievo ingegnere. Ingegnere allievo. Ingegnere elettric.	Ingegnere applicato (Calabro Siculo)
Aiutante di 1ª classe del genio civile.	Capo sezione amministrativo principale. Capo disegnatore principale. Ingegnere aiutante. Ragioniere principale. Segretario principale.	Agente ripartitore centrale.	Aiuto ispettore.	—

quelle di equiparazione approvate col Regio Decreto 22 Luglio 1906, n. 417, Mediterranea approvato con R. Decreto 4 Agosto 1902, n. 379.

Ferrovie dell'Alta Italia	Ferrovie Romane	Società Veneta	Ferrovia Sicula Occidentale	EQUIPARAZIONE ai gradi od alle qualifiche della tabella graduatoria approvata con R. Decreto n. 417 del 22 Luglio 1906
—	—	—	—	Grado 3°.
—	—	Capo servizio.	Capo servizio. Capo del movimento.	Grado 4°.
—	—	—	—	Grado 5°.
—	—	Capo ufficio centr. movim. Legale Capo della Ragioneria.	Ingegn. capo sezione. Ingegn. di manuten. e lavori	Grado 6°.
Ingegnere applicato.	Ingegnere.	Ingegnere praticante.	Ingegnere aiutante. Ingegnere assistente.	Allievo Ispettore.
Controllore dei telegrafi	—	Capo sezione dei telegrafi. Ispettore. Capo ufficio revisione.	—	Grado 7°.

Ordine di Servizio N. 380.

(SERVIZIO VIII)

Trasporti in conto corrente dei generi di privativa per conto del Ministero delle Finanze.

Col 31 Dicembre 1908 verranno a cessare gli impegni assunti dall'Amministrazione ferroviaria verso il Ministero delle Finanze per l'eseguimento dei trasporti dei generi di privativa e bollettari del lotto, in base ai prezzi e alle norme stabilite dalla Convenzione 20 Settembre 1901, e dalla data medesima, al servizio di presa e resa dei detti generi provvederà direttamente il Ministero stesso.

A cominciare quindi dal 1° gennaio 1909, i trasporti di cui sopra salvo le speciali disposizioni qui di seguito indicate saranno effettuati con le modalità ed alle condizioni stabilite dalla Concessiene speciale *B*. I trasporti poi eseguiti in « Servizio interno » sulle linee delle Ferrovie dello Stato, avranno luogo, *senza l'immediato pagamento delle relative tasse di porto*.

I.

RESPONSABILITÀ DELL'AMMINISTRAZIONE FERROVIARIA E RAPPRESENTANZA DEGLI UFFICI DI PRIVATIVA.

Dalla data anzidetta le condizioni di responsabilità dell'Amministrazione nei casi di anormalità riscontrate sui trasporti saranno quelle ordinarie portate dalle vigenti tariffe e non più quelle speciali contemplate dalla suddetta Convenzione.

Per norma si avverte che per la quasi totalità delle piazze sedi di Uffici di privativa, il Ministero delle Finanze ha incaricato delle operazioni di presa e resa degli appositi Rappresentanti che saranno fatti riconoscere alle stazioni con lettera di delegazione dei Capi dei detti Uffici.

II.

Documenti di trasporto.

Fino a nuova disposizione si continuerà a fare uso delle note di spedizioni Mod. *I*-106 e delle lettere di porto Mod. *I*-107 nonchè della prescritta bolletta di spedizione Mod *W* N. 3 rilasciata dagli Uffici di privativa mittenti, la quale deve seguire il trasporto fino a destinazione per essere consegnata all'Ufficio destinatario od al suo legittimo rappresentante.

III.

Consegna e riconsegna dei trasporti.

Le operazioni di consegna e di svincolo presso le stazioni saranno eseguite dagli Uffici di privativa e per essi dal loro legittimo rappresentante.

All'atto dello svincolo che deve aver luogo colle modalità e cautele ordinarie, i trasporti verranno scritturati sul registro di uscita Mod. *I*-407. ed inoltre le stazioni dovranno farsi rilasciare a tergo del bollettino di consegna e debitamente convalidata dalla data e dalla firma del destinatario la seguente dichiarazione :

Ritirata la merce di cui la presente spedizione senza pagamento delle relative tasse di porto.

I bollettini di consegna così completati saranno dalle stazioni trattenuti ed inviati ai competenti Controlli Prodotti allegati ai rispettivi documenti di trasporto, eccezione fatta per quelli relativi a spedizioni eventualmente svincolate dopo avvenuto l'invio della contabilità, che saranno invece da trasmettersi direttamente al Controllo Prodotti di Torino debitamente elencati in piego raccomandato.

IV.

Registrazione e scritturazione dei trasporti.

Nulla è innovato circa le modalità stabilite agli alinea 3 e 9 dell'art. 43 dell'Istruzione N. 21-1907 dell'ex Servizio Cen-

trale IX, in merito alla registrazione e scritturazione tanto in partenza che in arrivo di siffatti trasporti.

V.

PESATURA DELLE MERCI.

Le stazioni sono in obbligo di accertare che il peso delle merci e tutte le altre indicazioni esposte sui documenti di trasporto ferroviari concordino esattamente con quelle risultanti dalle relative bollette di spedizione e di riportare su queste ultime il numero e la data della spedizione e applicare inoltre il proprio bollo ad umido.

VI.

CARICO E SCARICO.

Le operazioni di carico e scarico dei straporti di generi di privativa a grande velocità e di quelli a P. V. piccole partite saranno eseguite dall'Amministrazione ferroviaria; saranno eseguite invece a cura e spese degli Uffici mittenti e destinatari, e per essi dai loro legittimi rappresentanti, per le spedizioni a vagone completo a piccola velocità.

Qualora però anche per queste ultime spedizioni una od entrambe le dette operazioni venissero effettuate dal personale della ferrovia, la stazione dovrà rettificare l'indicazione di *carico mittente* o *scarico destinatario* stampata sulle lettere di porto, in quella di *carico Amministrazione* o *scarico Amministrazione.*

VII.

SPESE ANTICIPATE, ASSEGNI E TASSE ACCESSORIE.

I trasporti di cui si tratta non possono essere gravati di spese anticipate nè di assegni, e le stazioni non esigeranno le eventuali tasse accessorie (pesatura, uso della gru, copertoni, sosta, magazzinaggio, ecc.) ma si limiteranno a farle figurare in modo chiaro tanto sui documenti di trasporto, quanto sui bollettini di consegna.

Per le spedizioni svincolate dopo l'invio della contabilità ai competenti Controlli Prodotti, le tasse in parola saranno da esporsi soltanto sul bollettino di consegna da trasmettersi, come si è detto al punto 3°, direttamente al Controllo Prodotti di Torino.

VIII.

TRASPORTI DA O PER LA SARDEGNA.

Gli scali di Civitavecchia, Livorno e Napoli cesseranno dall'anticipare l'importo dei noli spettanti alla Società di Navigazione pei trasporti da o per la Sardegna.

IX.

DISPOSIZIONI DA RITENERSI ABROGATE.

Alla scadenza del 31 corrente mese, si intendono abrogate le disposizioni impartite con l'Ordine di Servizio N 147-1901 ex R. A., cogli Ordini Generali di Servizio N. 66-1901 ex R M., 25-1901 ex R. S., erelativa Istruzione di dettaglio nonchè l'Art. 43 dell'istruzione N. 21-1907 dell'ex Servizio Centrale IX, eccezione fatta degli alinea 8 e 9 di cui è cenno al punto 4° delpresente Ordine di Servizio.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Per tutti i trasporti del genere scortati da bolletta di spedizione Mod. W N. 3 rilasciata in data del 31 Dicembre, qualunque sia la data del loro arrivo a destino, si continueranno ad osservare le norme e condizioni della Convenzione 20 Settembre 1901 e delle pubblicazioni di cui sopra.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 382.

(SERVIZIO VIII)

Tariffa locale N. 235 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 364-1908).

Col 1° gennaio 1909 la tariffa locale N. 235 P. V. sarà estesa ai trasporti di *acido cloridrico* ed *acido solforico* in partenza dalle stazioni di *Loreo* e di *Treviglio*.

Per conseguenza nell'intestazione della tariffa predetta dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione delle nominate stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 383.

(SERVIZIO VIII)

Ristampa del fascicolo delle « concessioni speciali ».

(Vedi Ordini di Servizio N. 42 e 370-1908).

Si sta provvedendo ad una nuova edizione del fascicolo delle « Concessioni speciali », la cui distribuzione verrà fatta gradualmente dalla Divisione Controllo Prodotti di Firenze.

Talune avvertenze e disposizioni generali e speciali sono state opportunamente modificate per metterle in relazione all'attuale ordinamento delle Ferrovie dello Stato, nonchè alla legge 9 luglio 1908 N. 406 di cui l'Ordine di servizio N. 304-1908.

Nell'art. 1 della Concessione *C* sono state introdotte le varianti dipendenti dal R. Decreto N. 428 del 23 maggio 1907, col quale venne esteso l'uso della concessione medesima ai viaggi degli impiegati dello Stato per causa di missione o trasferimento con indennità, ed a quelli delle loro famiglie nei casi di trasferimento con indennità (Ordini di servizio N. 82-1907 e 92-1908).

Sono poi stati inseriti, in fondo al fascicolo, i prezzi della tariffa differenziale *C*, già pubblicati con l'Ordine di servizio N. 304-1908 sovracitato.

Si richiama in particolar modo l'attenzione sui nuovi testi degli art. 2 e 3 della Concessione speciale I, approvati col Decreto ministeriale N. 40011 del 12 dicembre corrente. Ed a proposito della disposizione contenuta nel quartultimo capoverso dell'art. 3, si avverte che, al caso, saranno date istruzioni al personale per gli effetti della disposizione medesima.

Con l'occasione si ricorda che rimangono sempre in vigore le disposizioni impartite dalle precedenti Amministrazioni ferroviarie, per quanto riguarda i viaggi in 3ª classe degli indigenti svizzeri, francesi ed austro-ungarici, rimpatrianti rispettivamente a cura dei Consolati della Confederazione Svizzera, della Repubblica Francese e della Monarchia Austro-Ungarica; pei quali viaggi devono essere riscossi i prezzi della tariffa differenziale *B* per le seguenti destinazioni: *Modane, Luino, Domodossola, Chiasso, Chiavenna* e *Sondrio*, per gli indigenti svizzeri; *Modane, Ventimiglia, Genova, Livorno*, e *Napoli*, per quelli francesi; *Ala, Cormons* e *Pontafel* per quelli austro-ungarici; verso presentazione di richieste rilasciate dalle predette Autorità Consolari. Le norme per l'effettuazione di tali viaggi sono quelle stesse della Concessione speciale X.

La nuova edizione del fascicolo « Concessioni speciali » verrà fornita, nell'occorrente numero di esemplari, a tutte le stazioni ed agenzie della Rete.

Di ciascuna concessione è stato stampato un nuovo fascicoletto, contenente le relative tariffe, norme e condizioni, nonchè i modelli dei documenti prescritti per fruire della tariffa ridotta.

Detti fascicoletti, o estratti, sono vendibili al prezzo di centesimi 25 ciascuno presso le stazioni di Alessandria, Ancona, Aquila, Bari, Bologna, Brescia, Compobasso, Catania, Ferrara, Firenze S. M. N., Foligno, Foggia, Genova P. P., Livorno S. M., Luino, Messina, Milano C., Modane, Napoli, Novara, Palermo, Piacenza, Pisa C., Roma Termini, Reggio Calabria, Savona, Taranto, Torino P. N., Udine, Venezia, Ventimiglia, Vercelli, Verona.

Le altre stazioni che ricevessero richieste per la vendita dei detti fascicoli, dovranno farseli spedire dalla più prossima delle stazioni sovraindicate.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 384.

(Servizio VIII)

Servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera via Modane-Ginevra, per viaggiatori e bagagli.

Dal 1° gennaio 1909 vengono stabilite come nel prospetto allegato al presente, le corrispondenze dirette per viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Moncenisio-Ginevra.

Le Stazioni e le Agenzie interessate riceveranno le occorrenti scorte dei relativi biglietti e verseranno nei modi d'uso al Controllo i corrispondenti biglietti attualmente in distribuzione, come pure quelli del servizio diretto di cui trattasi, riferentisi a corrispondenze che vengono ad essere soppresse.

I biglietti nuovi hanno forma di libretto a tagliandi e sono dei colori in uso per gli altri servizi internazionali, cioè: *gialli* per la 1ª classe, *verdi* per la 2ª classe e *bruni* per la 3ª classe. Portano sul frontispizio e sull'ultima pagina della copertina una riga rossa in senso longitudinale e valgono per tutti i treni aventi vetture di classe corrispondente, salve le limitazioni eventualmente menzionate, rispetto alle percorrenze, negli orari ufficiali delle Amministrazioni interessate.

Detti biglietti hanno una validità proporzionata alla estensione complessiva del viaggio e che si trova stampata sul frontispizio. Danno facoltà di fermarsi in *Italia* in una stazione intermedia senza formalità; in *Francia* in tutte le stazioni servite dai treni, alla condizione di far apporre all'arrivo sul biglietto il timbro della stazione di fermata; in *Isvizzera* in tutte le stazioni senza formalità.

La registrazione diretta dei bagagli e dei velocipedi con-

tinuerà ad effettuarsi colle norme e coi moduli in uso per i servizi internazionali.

Ai Servizi, alle stazioni ed alle Agenzie interessate verrà distribuita una tariffa per il servizio diretto di cui trattasi, la quale sostituirà la tariffa dei servizi diretti viaggiatori e bagagli via Modane e Ventimiglia, diramata in data 1° novembre 1903, in quanto alle relazioni colla Svizzera via Modane-Ginevra.

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli
italo-franco-svizzero
(via Modane-Ginevra)

Dalle stazioni sottoindicate a quelle controindicate o viceversa	Clarens	Losanna	Montreux	Neuchâtel	Nyon	Territet (Halte)	Vallorbe	Vevey
Genova P. P.	—	c. s.	—	c. s.	—	—	—	—
Torino P. N.	c.s	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (*)

c. s. – Biglietti di corsa semplice.
(*) Biglietti esistenti nel solo senso dalla Svizzera all'Italia.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 385.

(SERVIZI IV E V)

Tariffa dei farmaci.

Si porta a conoscenza del personale che, a cominciare dal 30 corrente mese, il rimborso delle spese di medicinali alle categorie di agenti che ne hanno diritto, sarà effettuato in base ad una nuova tariffa pubblicata in fascicolo separato e che verrà distribuita a cura del Servizio V.

Fino al 31 marzo 1909 il detto rimborso, per i medicinali acquistati da farmacisti con i quali siano in corso contratti e che dichiareranno di non accettare la nuova tariffa sopra indicata, continuerà transitoriamente ad effettuarsi in base alla tariffa ora in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 386.

(SERVIZIO I)

Bollettino ufficiale
(Vedi Ordine di Servizio N. 139-1907).

A partire dal gennaio 1909 verranno introdotte nella pubblicazione e nella distribuzione del *Bollettino ufficiale*, le seguenti varianti:

1. Il *Bollettino* verrà pubblicato il giovedì in luogo del sabato.

2. Saranno stralciate dalla parte III del *Bollettino* e stampate in fogli separati le Circolari riguardanti facilitazioni di viaggio per congressi, esposizioni, gare, ecc. Questi fogli saranno distribuiti soltanto agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9 (V. Ordine di Servizio 139-07), al personale delle gestioni,

agli impiegati del Servizio VIII, ed alle Divisioni di Movimento e Traffico, e costituiranno così un'appendice alla parte III del *Bollettino*, che avrà la limitata distribuzione di cui sopra.

3. Verranno istituiti degli abbonamenti annui al *Bollettino Ufficiale* al prezzo di L. 4 per gli agenti dell'Amministrazione che non hanno diritto alla copia individuale, e che volessero procurarsela: di L. 8 per le Amministrazioni corrispondenti per le copie in più di quelle concesse gratuitamente.

Il servizio degli abbonamenti sarà fatto dalle Casse compartimentali e dalle stazioni della Rete, alle quali dovrà essere versato l'importo relativo, e che comunicheranno direttamente al Servizio I (*Bollettino*) i nomi e gli indirizzi degli abbonati, perchè sia provveduto al regolare invio del *Bollettino Ufficiale*.

Le somme incassate per tale titolo dalle stazioni saranno da queste versate alle Casse nei modi indicati al Capo XIII dell'Istruzione n. 2-1906 del Servizio II, e, insieme a quelle direttamente versate alle Casse, regolate dalle Ragionerie a credito del conto 44-*h* della nomenclatura.

Colla scorta degli elenchi Mod. *B*-112 ricevuti dalle Ragionerie, il Servizio I eserciterà il controllo delle comunicazioni come sopra ricevute dalle Casse e dalle stazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 276.

(SERVIZIO VIII)

Modificazione dei prezzi pei trasporti a domicilio a Verona.

A datare dal 1° gennaio 1909 andranno in vigore i nuovi prezzi e le nuove condizioni per la presa e la consegna delle merci a domicilio fra la stazione di Verona P. V. e la città di Verona.

Dovranno pertanto modificarsi, nel senso risultante nell'allegato foglio, le attuali indicazioni esistenti per la detta località.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 277.

(SERVIZIO VIII)

Chiusura delle Agenzie di Città di Potenza Superiore e di Sulmona.

A datare dal 1° gennaio 1909, cesseranno di funzionare le Agenzie di Città di Potenza Superiore e di Sulmona e conseguentemente da tale giorno sarà soppresso il servizio di presa e consegna a domicilio tra la stazione di Potenza Superiore e la città di Potenza e tra la stazione di Sulmona e la città omonima.

Come è detto nel foglio allegato, dovranno depennarsi le indicazioni relative esistenti nel « Prontuario delle Tariffe pei trasporti a domicilio ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 278.

(SERVIZIO VIII)

Apertura dell'Agenzia di Città di Piombino.
(Vedi Circolare N. 216-1908).

A datare dal 1° gennaio 1909, verrà aperta l'Agenzia di Città in Piombino ed attivato il servizio di presa e di consegna delle merci a domicilio tra la stazione di Piombino e la città omonima ai prezzi indicati nell'unito allegato, che dovranno riportarsi nella sede opportuna del « Prontuario delle Tariffe pei trasporti a domicilio ».

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 381.

(SERVIZIO VII)

Continuazione dell'esperimento di piombatura dei carri.
(Vedi Ordine di Servizio N. 286-1908).

Allo scopo di avere un più largo giudizio sull' esito dello esperimento di piombatura dei carri coi sistemi proposti dalla Società Brevetti di Torino e della Ditta Tibaldi Cuppini di Bologna, le quali hanno in questi giorni apportato ai loro sistemi le migliorie suggerite dalla pratica, l'esperimento che a norma dell'Ordine di Servzio N. 286-1908, doveva cessare col 31 dicembre 1908, verrà continuato fino al 31 gennaio 1909.

Di conseguenza le stazioni compileranno il prospetto mensile anche per il mese di gennaio ed i Signori Capi delle Divisioni di Movimento e Traffico invieranno a questa Direzione Generale (Servizio VII) le relazioni riassuntive non più tardi del 1° marzo 1909.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 274.

(SERVIZIO VIII)

VI. Esposizione internazionale di automobili in Torino.

Per la circostanza della suindicata esposizione, dovranno essere applicati, tanto pei viaggi degli espositori e dei giurati, quanto per le spedizioni delle merci e dei veicoli, le riduzioni stabilite dalla Concessione speciale I, sotto l' osservanza delle norme e condizioni relative, e nei seguenti periodi di tempo.

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e *ritorno*: dal 10 gennaio all' 8 marzo 1909.

SPEDIZIONI DELLE MERCI E VEICOLI.

Andata: dal 1° gennaio al 15 febbraio 1909.
Ritorno: dal 14 febbraio al 30 marzo 1909.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 275.

(SERVIZIO VIII)

Proroga della validità dei biglietti di andata e ritorno normali.

Si avverte che, nella ricorrenza delle prossime feste di *Capo d'Anno* e della *Epifania*, i biglietti di andata e ritorno normali che saranno distribuiti dalle stazioni ed agenzie della rete a cominciare dal giorno 30 dicembre 1908, dovranno essere tenuti validi fino a tutto il 7 gennaio 1909 pel viaggio di ritorno alle rispettive destinazioni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 279.

(SERVIZIO VIII)

IV Congresso trottistico italiano in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato devono essere applicati i ribassi portati dalla Concessione speciale I, sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative e nei seguenti periodi di tempo:

Andata: dal 6 all'11 gennaio 1909.
Ritorno: dal 10 al 15 detto.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.